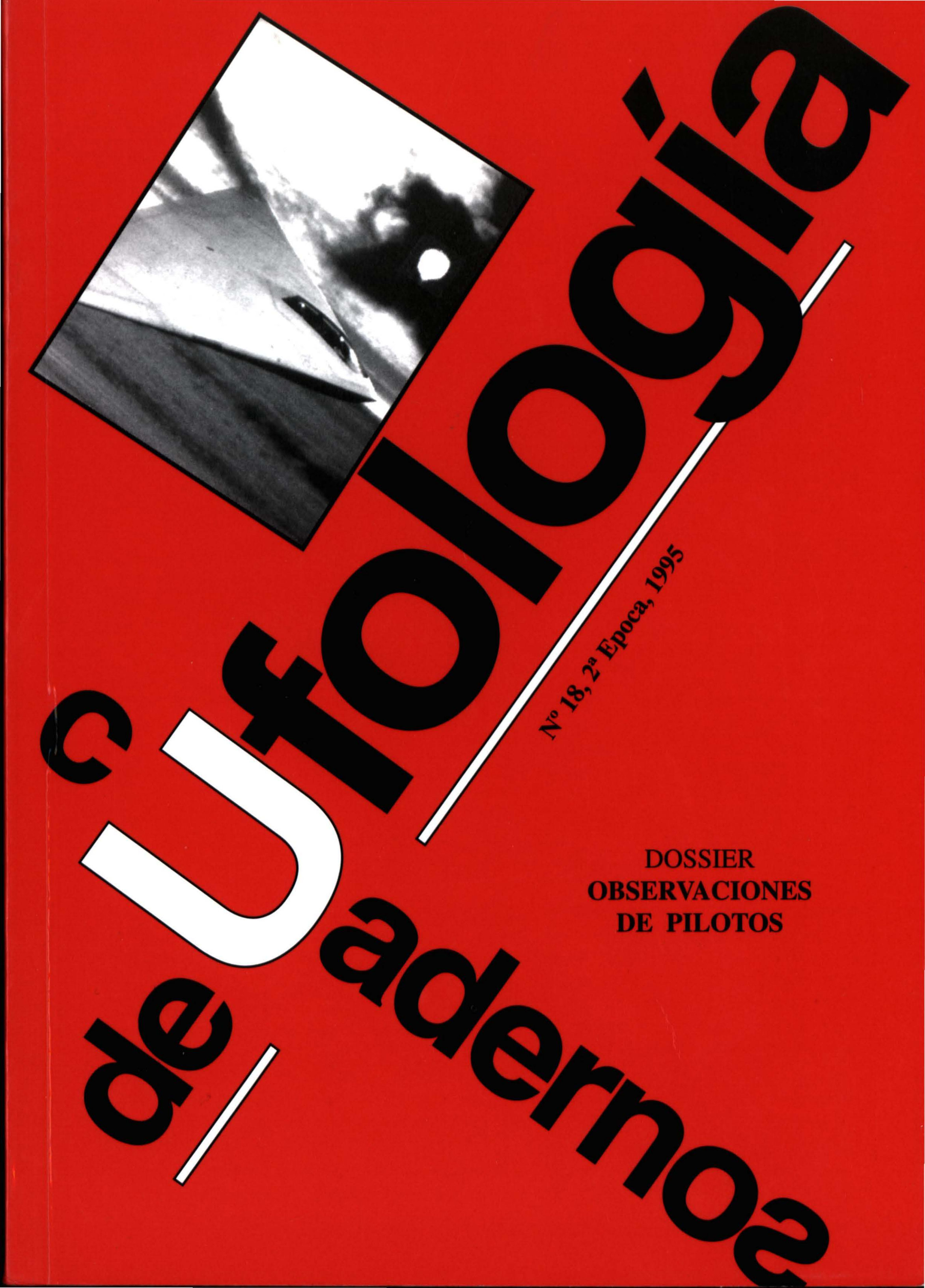

Cuadernos de Ufología
Nº 18, 2ª Epoca, 1995
DOSSIER
OBSERVACIONES
DE PILOTOS



NUMERO 18
2ª Epoca
1995

Cuadernos de Ufología
Rualasal, 22
39001 - SANTANDER (España)

REDACCIONES
C.d.U. - Plgl. San Pablo-Bº E, Bl, 819 - 2º B
41007 - SEVILLA
ESPAÑA
Depósito Legal: SA-292-1988
Gráficas Iguña

SUMARIO

PORTADA: El *A-12 Avenger II* de McDonnell-Douglas persiguiendo a un OVNI.

DEFINIR UNA NUEVA UFOLOGIA



Julio Arcas y **José Ruesga**

"Es necesaria más ciencia, no menos"
Marvin Harris

En los últimos tiempos -aunque algunos crean lo contrario- el personal se encuentra muy definido. Cuando ni los grandes pensadores actuales tienen claro en qué va a terminar todo el tinglado en el que el hombre se ha involucrado, cuando las ideas políticas están perdiendo sus valores más definitorios, cuando ni las mismas iglesias saben cómo hacer sus respectivos mensajes al hombre, el personal afecto a la ufología se encuentra muy definido. ¡ Benditos sean ! -como diría un prestigioso columnista de las batuecas.

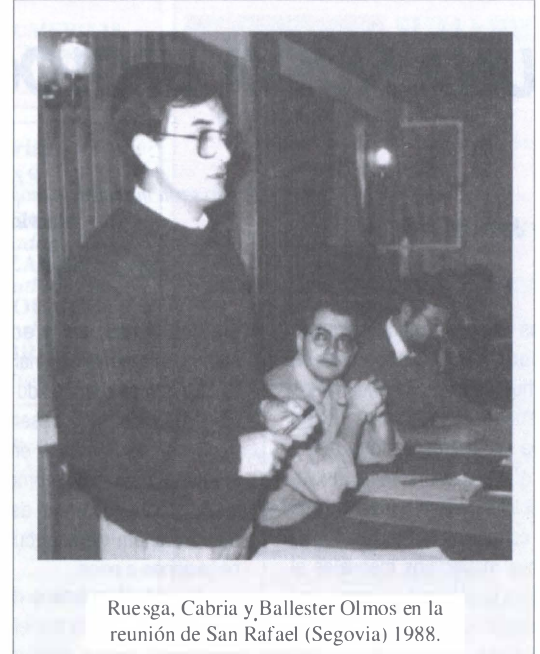
El personal que la vive - sea desde el escepticismo, como desde el frenesí de la invasión más inmediata - no deja de sorprendernos cada día, pero lo malo no es que ellos se sientan definidos (correligionarios unidos por criterios tan firmes que no les permiten ni intercambiar sus propias ideas civilizadamente), sino que pretenden que los demás se definan, unas veces con imperativos y otras con edulcoradas posturas paternales. La verdad es que resulta cómico -sin petulancia por nuestra parte-, porque ninguno de ellos es capaz de establecer con meridiana claridad cual es su auténtica posición y para ello nos remitimos a la actual situación del entorno ufológico en nuestro país, Estado o nación, por aquello de no herir susceptibilidades. Tras prolongadas décadas de estudio, prioritariamente de investigación de campo, realizada con enormes carencias, con estupendos intentos de sintetizar por parte de algunos colectivos que vieron claramente que la respuesta no puede buscarse en un caso, sino en el conjunto, con no menos intentos por acercar posturas, todos los cuales fueron sistemáticamente desoídos por la competente ufología celtibérica, en la actualidad - como decía en el editorial del número 15-, hemos retrocedido a las posiciones de los años sesenta, pero a peor, porque no tiene en cuenta ni lo bueno, ni lo malo -como experiencia-, continuando en un desorientado maremágnum de especulaciones o negaciones a priori.

Cuando **Cuadernos de Ufología** empezó a vivir, allá por el año 1983, la ufología estaba depauperada, sin incentivos, con notables abandonos. Pocos años después hasta los "profesionales" abandonaron porque aquello no daba dinero. Sin embargo, **Cuadernos** siguió trabajando con un espíritu concreto, llevar racionalidad a la investigación, potenciar el intercambio de ideas, abrir nuevos cauces de conocimiento de lo que acontecía en el mundo (1986). Entonces y ahora se definió una posición: **no somos escépticos militantes, pretendemos adentrarnos en la ufología racional y crítica, en la que se desmantelen mitos y se pueda hacer aflorar un fenómeno al que buscar respuestas, si es que éste existe realmente, lo que significa que Cuadernos no niega a priori las posibilidades de respuesta que un análisis global, metódico y crítico de los Ovnis pueda aportar. Al mismo tiempo abogamos por conseguir un mejor nivel de las encuestas, mejorar la información existente y desechar aquella que no contenga los mínimos básicos para cuantificar.**

Curiosamente han pasado 12 años desde nuestros comienzos y los implicados en el tratamiento de lo que hemos dado en llamar ufología siguen demandan-

do una mayor definición de nuestra postura como publicación. Está claro que quien no quiere ver no ve, como quien no quiere oír no oye.

Si **Cuadernos** se llama **de Ufología**, es porque consideramos que la materia que la define está ahí, como están ahí los informes de supuestos avistamientos de Ovnis. No hace falta ser una eminencia para concluir que si esa es nuestra designación es porque somos conscientes de que ambas cosas tienen entidad para ser tratadas, de otro modo, nos hubiéramos denominado de cualquier otra forma.



Ruesga, Cabria y Ballester Olmos en la reunión de San Rafael (Segovia) 1988.

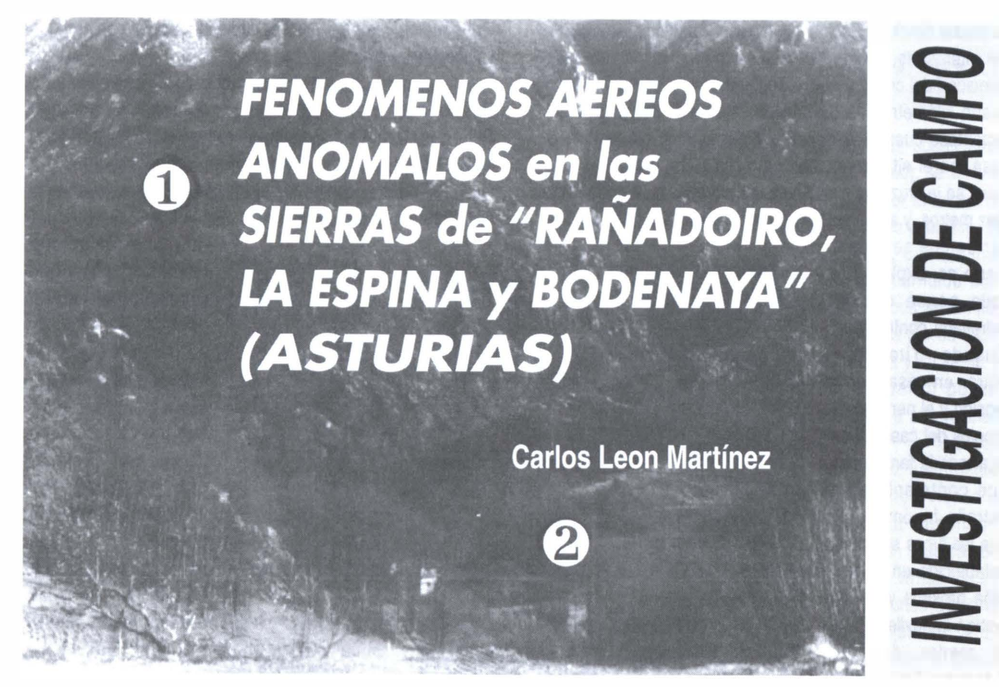
Hay quien dice que somos algo híbrido "cree en los ovnis pero al mismo tiempo critica su existencia". Es falso el planteamiento, por cuanto que **Cuadernos** siempre ha dicho que los Ovnis no son cuestión de fe, luego jamás podremos defender la creencia en los Ovnis. Si aceptamos que existen testimonios sobre luces en los cielos a las que hemos denominado OVNIs y que por su número merecen un estudio serio, pero jamás hemos defendido otra cosa que un estudio desapasionado, metódico y crítico del asunto. Otra cosa será el día que tengamos elementos fiables de juicio. Entonces, sólo entonces aceptaremos lo que éstos digan. Si el Ovni no existe más que como mito, admitiremos el mito, si existe como fenómeno original, admitiremos el fenómeno original; es más -para escándalo de algunos-, si algún día la investigación demostrara que los Ovnis son portentosas naves venidas de otros mundos, admitiremos que son naves de otros mundos. Pero, ¡ojo! hasta entonces, **Cuadernos** denunciará el fraude, la manipulación, el sesgo, el oportunismo, la desfachatez y seguirá dando entrada en sus páginas a los que opinen de una u otra forma, si lo hacen con unos mínimos de seriedad, de presentación y racionalidad.

¿Por qué entonces **Cuadernos** publica trabajos de escépticos? Porque los escépticos pueden ser, si son honrados, el control de calidad de lo que la ufología realice. No es culpa de los editores que los defensores de la HET más pura no sean capaces de mejorar sus propios niveles, y conste que no es una valoración peyorativa, nos remitimos a los resultados de la encuesta hecha en el transcurso de las sesiones de trabajo de la reunión de San Rafael en 1988, a la calidad de los trabajos publicados en las revistas comerciales y al nivel autocrítico del que se hace gala entre los propios estudiosos.

No es cuestión de definición por nuestra parte, se trata de voluntad para saber ver y oír, de abandonar viejas lacras tales como muchas envidias patológicas que impulsan a algunos a declararse "enemigos" (sic) de los editores de **Cuadernos** cuando ni siquiera se ha mantenido intercambio epistolar. Hay cosas que rayan en el cretinismo visceral. El día que la ufología y los ufólogos españoles abandonen la beligerancia activa, la que crea bandos y que se convierte en la exclusiva razón de ser para su permanencia en activo, se habrá dado un paso de gigante hacia actitudes eminentemente más sensatas. Mientras tal no ocurra, los ufólogos, los Ovnis y hasta los propios testigos, serán motivo de burla tragicómica ante cualquier estamento social, incluida la Ciencia.



INVESTIGACION DE CAMPO



FENOMENOS AEREOS ANOMALOS en las SIERRAS de "RAÑADOIRO, LA ESPINA y BODENAYA" (ASTURIAS)

Carlos Leon Martínez

Sierra de La Espina (Asturias). (1) Lugar donde José García González observó el fenómeno y (2) Carretera Nacional 634 La Espina-Oviedo.

Quizá nunca sepamos qué fue lo que hizo que los habitantes de varios pueblos vieran turbada su tranquila rutina con una serie de sobresaltos, causados por algo anómalo que los propios testigos no aciertan a describir con precisión.

Los sucesos tuvieron lugar el año 1.989, durante los meses de Febrero y Marzo, aunque algunos dijeron que ya se habían empezado a ver cosas extrañas el mes de Diciembre anterior. Estos son los pueblos a los que nos referimos: Castañedo, Biescas, La Espina, La Peña, La Pereda, El Rañadoiro, La Currisquera, Bodenaya y muchos otros, pequeñísimos desperdigados por las montañas de las citadas sierras entre los Concejos de Valdes, Tineo y Salas.

Hacer una investigación de campo en varios sitios y con tantos testigos no es tarea fácil, ya que requiere tiempo y lo que es peor en estos casos, después de tomar declaraciones a un montón de testigos, te encuentras con un exceso de datos,algunos contradictorios, que son como las piezas de un puzzle, excepto en el hecho de que, al contrario de éstas, los datos de las entrevistas, cuando son muchas, no suelen acabar cuadrando.Quizá en esto se encuentre la clave de todo el asunto, puesto que si unos dicen blanco, otros negro...., pero vayamos por partes.

Fueron muchos los testigos del fenómeno y uno tiene sus limitaciones así que nos conformamos con entrevistar solo a algunos de ellos, repartiéndonos la tarea mis colaboradores, Luis de Souto y Jaime López, y quien esto escribe. También tomaron parte en la investigación expertos residentes en Oviedo y Gijón que, en su día formaron parte del desaparecido grupo INOVAS.

Cito a continuación, o mejor dicho, transcribo, el artículo que, bajo el título "Las misteriosas apariciones de Rañadoiro", escribió el corresponsal de la Nueva España Jorge Jardón el día 23 de Febrero: "El primero en presenciar los hechos fue Valentín Menéndez un joven de 23 años de la localidad tinentense de Rañadoiro. Tito, nombre con el que se le conoce en el pueblo, se mostraba muy reacio a hablar y no quería saber demasiado del tema. Al fin, contó la experiencia de aquella noche. Los hechos tuvieron lugar a eso de las 2:00 horas de la madrugada, cuando regresaba sólo en

su coche desde la Espina. Al llegar a La Molina, en versión del interesado, observó tres luces rojas que mantenían la velocidad del coche y que le seguían en el recorrido. Fueron cuatro kilómetros de tensión enorme, dice Tito,y de susto espantoso cuando, trescientos metros antes de llegar a la casa, en el sitio conocido como "La Campona", aquellas luces se le cruzaron por delante del parabrisas, a no más de diez metros, y a una velocidad tan increíble que no pudo divisar de qué se trataba. Lo cierto es, explica Tito, "que pensé que me estrellaba contra ellas". Cuando Tito logró entrar en casa, con la tensión y el nerviosismo propios del caso, levantó a toda la familia para que contemplaran el extraño fenómeno, ya que las luces se habían establecido en la montaña próxima y permanecían inmóviles. Tanto la madre de Tito, Adamina Fernández, como la hermana, Marisa, pasaron la noche en vela contemplándolas.

Según estas dos mujeres, primero se veían tres luces muy rojas en forma de triángulo; más tarde, las luces se convirtieron en rayas y, al final aparecieron muchísimas luces pequeñas en forma ovalada. Cuando al amanecer salió de casa el otro hijo de Adamina, Alberto, lo contó a sus compañeros, quienes también lo estuvieron contemplando desde la gasolinera de "La Espina".

Hasta aquí, lo que "La Nueva España" cuenta sobre el caso de Valentín Menéndez. Entrevistado después por nosotros, nos hizo exactamente la misma descripción del suceso.

Otro vecino de Rañadoiro, llamado Anselmo, cuando marchaba en coche con una cuñada suya a la que llevaba al pueblo de Combarcio, sintió como si algo se posase encima del vehículo, al tiempo que la parte trasera se les iluminó tanto que creyeron que estaba ardiendo. Según contaron los vecinos, la cuñada lloraba de miedo.

Siguiendo con las declaraciones que los vecinos de Rañadoiro hicieron a "La Nueva España" vemos que Salvador Martínez y Edmundo Fernández también fueron testigos de algunos hechos curiosos. Salvador regresaba a las 10:30 de la noche en tractor desde La Espina, cuando le salió "una cosa rara y pensó que era la Luna". Después ya vio que era algo que tenía tres picos y que circulaba junto a él a unos siete metros por su izquierda y a no más de quince sobre el suelo. Fue tal el seguimiento que le hizo durante seis kilómetros que "hasta torcía al tiempo que yo en las curvas y, en un momento en que iluminó el monte, la claridad era más fuerte que el día de más sol". Edmundo Fernández se encontró con la visión el día en que tenía una vaca de parto. Cuando salió de la cuadra se encontró con "el aparato ese colocado entre la panera y la casa vieja de Fabián.

Tenía forma semicircular y estaba como rematado con dos ganchos hacia dentro. En el interior se observaba como si fuera la coronilla de un cura, en donde había tres puntos brillantes, y a veces, de uno de ellos, parecía descolgarse una luz azul". En otra ocasión, asegura Edmundo haber visto en el fondo del prado un resplandor tal que quedó impresionado, ya que entre la ventana de su casa y la arboleda hay seiscientos metros y, sin embargo, a pesar de ser la una de la madrugada, pudo apreciar perfectamente cada una de las hojas de los carbayos del fondo del prado. "Lo malo", dice Edmundo, "es que yo, antes de ver nada, reíame a carcajadas de ésto, y ahora, sin embargo, es de mí de quien se ríen en La Espina".



Los vecinos de esta sierra, entre Salas y Tineo, viven atemorizados por unas extrañas luces que persiguen a los coches

Las misteriosas apariciones de Rañadoiro

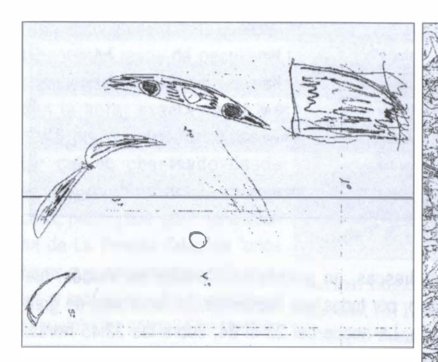


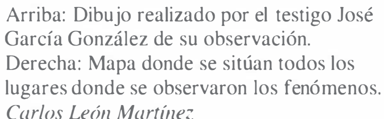
Diario "La Nueva España" (23-II-1989), donde se da cuenta de los fenómenos de Rañadoiro. En las fotos aparecen algunos de los testigos principales.

La última en presenciar estas luminarias nocturnas parece ser María Lorences, de 75 años y vecina de la Currisquera, ya en territorio de Salas. Las vio dos días consecutivos, el jueves y el viernes pasado (son sus palabras en La Nueva España). "Me tocó verlo a eso del siete de la tarde al volver de la panera. Estaba colocado en un prado próximo, a unos doscientos metros de casa. Era como un sol inmenso y de un rojo muy intenso. Estaba a dos metros del suelo y se movía hacia adelante y hacia atrás y arriba y abajo, y así un rato, hasta que desapareció, Aquella noche, cuenta ella, "me metió tanto pavor que no pude cerrar los ojos en toda la noche, porque parecía que lo veía dentro de la habitación". (Hasta aquí lo que publicó La Nueva España).

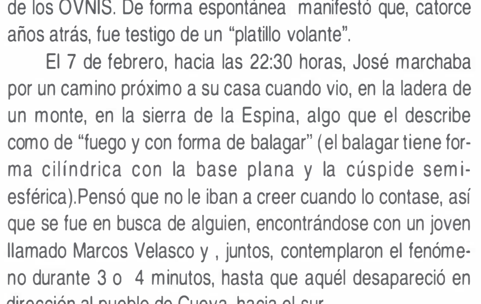
Bodenaya es un pueblecito del Concejo de Salas. Allí entrevistamos a José Fernández Pérez, un labrador de 67 años, soltero, con estudios primarios y que reconoce estar interesado por los temas de los OVNIS. De forma espontánea manifestó que, catorce años atrás, fue testigo de un "platillo volante".

El 7 de febrero, hacia las 22:30 horas, José marchaba por un camino próximo a su casa cuando vio, en la ladera de un monte, en la sierra de la Espina, algo que el describe como de "fuego y con forma de balagar" (el balagar tiene forma cilíndrica con la base plana y la cúspide semiesférica).Pensó que no le iban a creer cuando lo contase, así que se fue en busca de alguien, encontrándose con un joven llamado Marcos Velasco y , juntos, contemplaron el fenómeno durante 3 o 4 minutos, hasta que aquél desapareció en dirección al pueblo de Cueva, hacia el sur.





Arriba: Dibujo realizado por el testigo José García González de su observación.
Derecha: Mapa donde se sitúan todos los lugares donde se observaron los fenómenos.
Carlos León Martínez



OBSERVACIONES EN MARZO

.La noche del 3 al 4, sobre las 05:30 horas, José García González, natural y vecino de la Pereda (Tineo), se levantó para ir al servicio. Miró en la ventana y vio por la ladera de una montaña, en la sierra de la Espina, como a un km. de distancia, una luz muy potente.Alarmado despertó a toda la familia, compuesta por su esposa, su hija y su yerno y, por si fueran pocos, telefoneó a sus vecinas, Carmen Cañedo Fernández y su madre. Todos ellos vieron el fenómeno luminoso, que, según José cambió de forma varias veces. Pasados unos 30 minutos, el objeto se perdió en dirección a Cueva (hacia el NW).

José García González, volvió a ser testigo de otro fenómeno anómalo el día 13 sobre las 22:45 horas; José volvía de una reunión en la cooperativa, junto con otros vecinos cuando observaron unos rayos rectilíneos procedentes de una nube, de apariencia extraña. Corrió a casa a avisar a su familia. Su esposa describe lo observado como "una nube que tendría aproximadamente, medio kilómetro, de la que salían unos rayos que eran exactamente iguales al salir de la nube que al tocar el suelo, al que podía verse como si fuera de día".

También en esta ocasión llamó José a sus vecinas, Carmen y su madre, pero ellas miraron por la ventana hacia el lado contrario y no vieron nada. Sin embargo, recuerdan que estaban viendo "El Precio Justo" en T.V. y las pantallas de los televisores se pusieron de color violeta.

Otro fenómeno extraño tuvo lugar en una curva de 180° existente en la carretera N-634, a la altura del pueblo de Castañedo-Valdés.

Cuadro de Datos Observacionales

LUGAR	FECHA	HORA	TESTIGOS	OBJETOS	APARIENCIA	DISTANCIA	TIPO	DURACION
Rañadoiro	Febrero	02,00	Varios	1	Luces cambiantes	10 metros	EC-1	
Rañadoiro-1	Febrero	22,30	1	1	Luces	7 metros	EC-1	
La Espina	Febrero	22,30	1	1	Luz	7 metros	EC-1	
Edmundo Fdez.	Febrero		1	1	Semicírculo		EC-1	
La Curriquera	Febrero 16	19,00	1	1	Luz	200 metros	EC-1	7 min.
Bodenaya	Febrero 7	22,30	2	1	Luz, "balagar"	1 Km.	LN	3-4 min.
La Pereda-1	Marzo 4	05,30	Varios	1	Luces cambiantes	1 Km.	LN	30 min.
La Pereda-2	Marzo 13	22,45	Varios	No	Rayos de luz	50 m.	LN	
Castañedo	Marzo 9	21,20	2	1	Luz	4 metros	EC-1	
Biescas	Marzo 13	22,45	Varios	No	Rayos de luz		LN	20 min.
La Peña	Marzo 14	23,45	2	1	Luz, "balagar"	500 metros	LN	3 min.

Cuadro "A"

Sobre las 21:15 horas del día 9, José Manuel Pérez González y su esposa, hacían el recorrido Biescas-Obona.Cuando les faltaba poco para llegar a la N-634, vieron, todavía desde lejos, pasar por ella unas luces cambiantes, que pensaron corresponderían a una ambulancia. Poco después, tomaron ellos la citada N-634, en dirección a La Espina y, cuando se estaban acercando a la curva de Castañedo, José Manuel sintió ponérsele el vello de punta. El es cazador y conoce bien esa sensación que, según dice, es la misma que produce el lobo, que pone los pelos de punta antes de verlo.

Antes de entrar en la curva, en el lecho del riachuelo, que está mas bajo que la carretera, observó una luz de color amarillo y, al asociarla con la ambulancia, pensó en un accidente, por lo cual, redujo algo la marcha y le preguntó a su esposa ¿Que es eso? a lo que ella contestó: "sigue, no es nada". Pasada la curva, la carretera empieza a subir y José Manuel, con mejor visibilidad al estar más alto, vio la luz suspendida en el aire aproximadamente a un metro del río, por lo que volvió a decir ¿Qué es eso?, a lo que la esposa, ya más alterada respondió: "no es nada, no pares".

Cuando entrevistamos a José Manuel, no nos dejó entrar en la casa. Nos atendió en la calle (lo de la calle es una forma de hablar, ya que se trata de una casa en el campo), diciendo que su mujer estaba muy nerviosa desde aquel día y que, de ninguna manera, estaba dispuesta a hablar con nosotros, que no quería saber nada sobre el tema y que tenía mucho miedo.

José Manuel describe el objeto como una bola de fuego de unos 65 centímetros de diámetro, aunque reconoce que fue muy corto el tiempo de avistamiento.

En Biescas, un pueblo del Concejo de Valdés, fue observado, por todos sus habitantes, un fenómeno de gran extrañeza, La noche del 23 al 24, sobre las 22:45 horas, cuando estaban viendo en T.V. "El Precio Justo" los vecinos advirtieron que las montañas próximas estaban iluminadas. Salieron de sus casas y vieron una gran nube negra que se desplazaba en dirección SE-NW, hacia el mar y de la que salían unos rayos rectilíneos, que cambiaban de color, blanco, amarillo, rojo y azul. Hubo quien dijo que la nube "tenía forma de cajón" y que "cruzó lentamente la montaña, durante unos 20 minutos y se perdió hacia el mar". Una testigo joven, llamada Manoli, se puso a llorar porque aquello le pareció "una cosa mala".

Por último María Paz Martínez García, de 42 años, vecina del pueblo de La Peña, en el Concejo de Salas, observó, sobre las 23:45 horas del día 14, en compañía de su vecino Paco de Cerudas, un objeto en forma de balagar (la misma comparación que en el caso de Bodenaya), de unos tres metros de alto y 1,5 metros de ancho, refulgente como el fuego, situado sobre la ladera de una montaña. Aquella luz se movía y cambiaba de color, de amarillo-naranja a naranja-verde. Parecía tener intermitencias y movimientos alternados fijo y giratorio.

En síntesis los datos recogidos a lo largo de toda la investigación son los plasmados en el Cuadro "A".

Estudiado dicho cuadro vemos que los fenómenos observados son, en todos los casos, luminarias, más o menos cambiantes y con apariencias y comportamientos también distintos. Dichas apariencias y las descripciones que de ellas hacen los testigos, son datos subjetivos. cuya única validez viene respaldada por el hecho de que existe gran número de testigos. Pero vemos que hay dos casos en los que concuerdan el día, la hora y la descripción del fenómeno hecha por gran número de personas. Nos estamos refiriendo a los casos denominados "La Pereda-2" y "Biescas". En ambos casos nos describieron una gigantesca y extraña nube negra de la que brotaban unos rayos de peculiares características. También coinciden la hora, exactamente las 22:45, por lo que podemos asegurar que lo observado desde ambos pueblos era la misma cosa; pero, ¿que era?. Una vecina de La Pereda habla de "unos rayos que eran exactamente iguales al salir de la nube que al llegar al suelo" ¿luz sólida?.Dijo también que los rayos salían de una nube que tendría, aproximadamente medio kilómetro... ¿No parece algo extraño dar la medida de una nube?.....

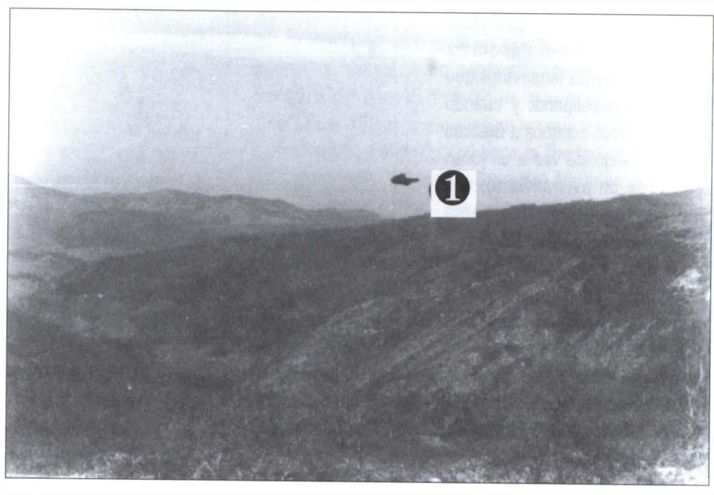
De estas declaraciones cualquiera puede deducir que la nube no era tal, sino algo enorme y oscuro que se desplazaba lentamente iluminando las montañas con algo similar a los reflectores, pero con una luz un tanto especial. ¿De qué podía tratarse?.

El único fenómeno de la naturaleza que tendría cierta semejanza con lo que se vio en La Pereda y Biescas podría ser la "Aurora Boreal", pero creo que tal explicación resulta algo forzada. Opino (desde mi ignorancia reconocida de antemano, en materia de Astronomía) que tal fenómeno, en estas latitudes, es muy improbable, estimo que, por ser un fenómeno que tiene lugar en las capas altas de la atmósfera, deberían haberse visto desde muchísimos sitios (en especial los pueblos del litoral Cantábrico) y tenido gran repercusión en los medios de comunicación, cosa que no ha sucedido.

En el caso de El Rañadoiro, Valentín Menéndez nos describió el itinerario que hizo en coche desde la Espina hasta su casa y comprobamos que, en todo el recorrido, la carretera marcha más o menos paralela a una línea de alta tensión. Si a esto añadimos que el suceso tuvo lugar en el mes de Febrero, un mes muy húmedo y lluvioso, pensar en el "efecto corona" es una tentación.... si nos olvidamos del detalle de la persecución, claro.

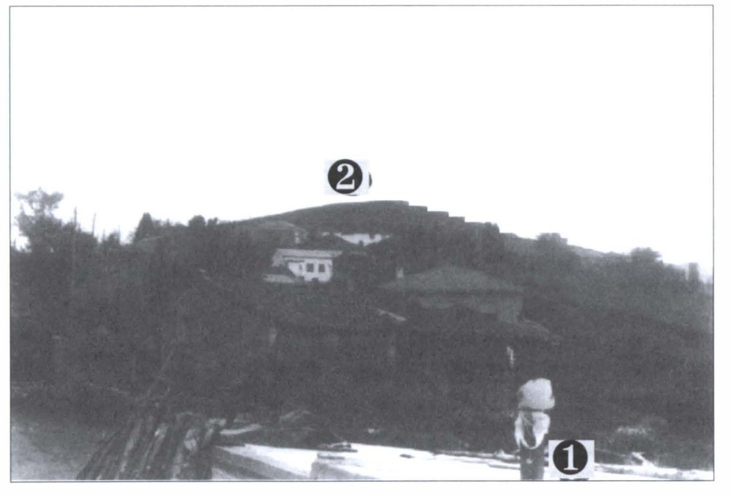
Los fenómenos vistos en los otros pueblos y descritos

Arriba: Lugares donde se produjeron las distintas observaciones: (1) Castanedo; (2) Biescas; (3) La Espina; (4) La Peña; (5) La Pereda; (6) Sierra Rañadoiro; (7) Obona. Abajo: Vista desde la plaza del pueblo de Biescas, donde se reunieron los vecinos para contemplar el fenómeno. (1) Dirección de las luces.

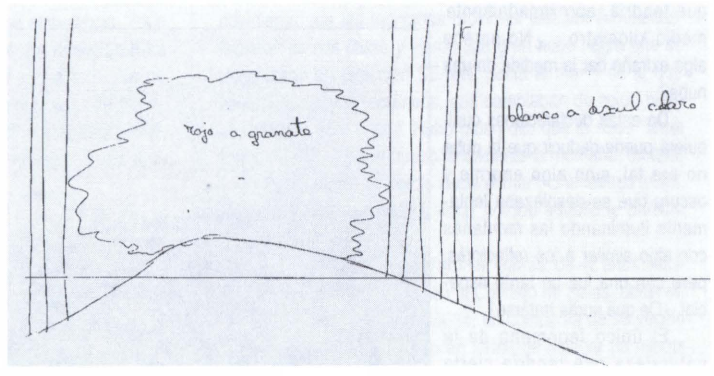


como luces cambiantes, fuegos, semicírculos de luz y, curiosamente en dos de los casos (Bodenaya y La Peña), "balagares de fuego", pudo ser debido a una histeria colectiva que se apoderó de la zona a partir de un determinado momento.

Yo estoy seguro de que algo recorrió la zona por encima de las montañas, causando temor y confusión a los habitantes de esos pueblos tranquilos. No sé lo que pudo ser pero si sé lo que no fue. Desde luego, no fue nada de lo que apuntan desde las alturas esos señores cuyos títulos académicos desfilan por el fondo inferior de la pantalla de TV mientras hablan, con gran suficiencia de fuegos fatuos, fuegos de San Telmo, gases de la descomposición de las plantas, etc.. Escuché a uno de estos Sres. que habló desde Oviedo en el Panorama Regional sobre los fenómenos que estábamos investigando y, cuando al día siguiente subimos a Biescas a ver por segunda vez a un joven testigo de un avistamiento, nos dijo muy indignado que había escuchado los comentarios de TV y que ellos podían ser labradores y vivir en un pueblo, pero que no eran idiotas...El número de objetos observados fue de uno en todos los casos. Llama la atención el elevado número de casos del tipo EC. Registramos seis casos del tipo EC-1, es decir que más de la mitad de los avistamientos fueron "encuentros cercanos".



Arriba: Biescas (1) lugar donde se encontraban los testigos en el momento de la observación (testigos: Manoli y Eloina) y (2) lugar donde estaban los rayos. Abajo: Dibujo de la observación de los testigos de Biescas.



Queda, en fin, una pregunta por hacerse. ¿Existe una correlación entre todos los avistamientos? Para investigar este punto hemos sometido a estudio cinco casos tomados al azar; El Rañadoiro (A) Bodenaya (B), La Pereda (C), La Pereda-2(D), y Castañedo (E), para conocer la Recta de Regresión y el Coeficiente de Correlación Lineal (José Tomás Ramírez y Barberó, Stendek nº 31, Marzo-1.972) cuyos test de extrañeza-credibilidad son los siguientes:

Extrañeza
A = 4; B = 5; C = 6; D = 3; E = 2
Credibilidad
A = 5; B = 4; C = 4; D = 4; E = 7

Utilizando la Recta de Regresión y su Coeficiente de Correlación Lineal aplicados por Ramírez y Barberó, y después de realizar los correspondientes cálculos que están a disposición de los interesados, tenemos como resumen que tras el estudio realizado de los cinco incidentes que componen el caso general "La Espina", se manifiesta una CORRELACION POSITIVA alta (valor 0,7).

METEOROS VERSUS OVNIS

Dr. Willy Smith (Proyecto UNICAT)

En un número de Cuadernos de Ufología (Ref. I) aparece un artículo de Manuel Borraz Aymerich en el que se presenta una colección de dibujos de observaciones, sean originales o concepciones artísticas, de objetos con ventanillas que han sido vistos cruzando los cielos.

A pesar de su sabor ligeramente escéptico, el trabajo me interesó pues contiene detalladas referencias, una rareza en la mayoría de los papeles publicados en las revistas ufológicas americanas, tales como el IUR.

Me sumergí en el artículo para determinar cuales de los incidentes de esta colección figuran en uno de los bancos de datos que el Proyecto UNICAT ha desarrollado y mantiene. Pero no progresé mucho, pues al llegar al dibujo fechado 68-03-03 mi atención se desplazo en otra dirección.

La fuente de la información para este caso es el Informe Condon (Ref. 2), en el que descubrimos que se trata de la reentrada del fracasado vehículo espacial Zond-4, que se desintegrara el día 3 de marzo de 1968 a las 9:45 de la noche. Los fragmentos produjeron un espectacular despliegue luminoso desde Kentucky hasta Pennsylvania y fueron observados por un gran número de testigos.

Este incidente fue analizado por William K. Hartman, cuya posición anti-OVNI es ampliamente conocida. Como bien nos dice, fue una oportunidad excelente para comparar las impresiones de los observadores y lo que nos dicen en sus informes en un incidente cuya naturaleza había sido definitivamente establecida.

La Fuerza Aérea de los EE.UU recibió numerosos informes sobre este caso, de los cuales, de acuerdo con Hartman, 30 contienen datos lo suficientemente detallados para el análisis. El sumario de esta actividad aparece en forma de tabla (Ref. 2, p. 573) encabezada por lo que el autor denomina 'selección de concepciones generadas por la reentrada del Zond-4'. Esto no es muy exacto, pues de los 30 informes 12 son formularios en los que las preguntas son normalizadas, y el testigo no tiene la libertad de expresarse de acuerdo con sus ideas. Creo que Hartman quiso decir aquí 'pre-concepciones'. De cualquier manera, en la traducción presentada en la TABLA 1, he optado por usar el termino 'características' en la columna (b).

Debo admitir en este punto que cuando vi esta tabla por primera vez, hace ya muchos años, no tenía el conocimiento ufológico necesario para apreciar su significado, ni tampoco existía un banco de datos de la calidad de UNICAT para comparar efectivamente los diversos factores que entran en juego. Las cosas han cambiado, y es así que hoy día creo importante revisar las implicaciones de este incidente.

DISCUSION DE LAS CARACTERISTICAS

La columna (c) en la TABLA 1 es el número de informes correspondientes a cada característica, cuyo porcentaje he calculado en la columna (d). La columna (e) aparece también

en el original, y los asteriscos indican las características que Hartman considera falsas, i.e., inválidas para el caso entre manos. La columna (f) indica los parámetros equivalentes a la característica descrita de acuerdo con el sistema usado por UNICAT. En un esfuerzo mnemotécnico, estos parámetros son representados por dos letras. Finalmente, la columna (g) expresa el porcentaje de casos en el banco de datos que contienen esos parámetros.

Discutiremos ahora la TABLA 1 línea por línea, considerando lo que Hartman nos dice (Ref. 2, pp.573-574) y lo que la lógica y la información acumulada por UNICAT indican.

Línea 1

Un meteoro o las reentradas de chatarra espacial se queman en las capas más elevadas de la atmósfera, y no producen sonidos de ninguna clase. Un 66,7% de los testigos de la reentrada del Zond-4 estuvieron de acuerdo, y este número es satisfactorio, aunque en realidad no sabemos la calidad de los testigos que escribieron tales informes.

Para los incidentes en UNICAT, un 44% no producen sonidos (US = UFO silent). Tengo gran confianza en este número, pues en cuatro estudios realizados desde 1984, este valor se ha mantenido esencialmente constante, a pesar del aumento del número de entradas en el banco de datos y de las continuas revisiones de los mismos.

Línea 2

A Hartman no le gusta la palabra 'formación' que para él significa por extensión un vehículo guiado. Pero es evidente que los fragmentos del Zond-4 eran para el observador objetos puntuales moviéndose en trayectorias paralelas, y que por tanto, el vocablo 'formación' es eminentemente adecuado. Y así lo han expresado 56,7% de los observadores.

Por el contrario, los casos de OVNI múltiples moviéndose en formación (FF) son raros, y solo un 7% de los casos en UNICAT contienen este parámetro.

Línea 3

Otro concepto que Hartman considera erróneo, puesto que la desintegración tiene lugar en efecto a gran altura. Pero para el observador en la superficie de la tierra, la distinción es imposible, y 20 millas, ó 100 millas son lo mismo.

UNICAT no tiene un parámetro comparable, pues el fenómeno OVNI ocurre dentro de la atmósfera, a altitudes en su mayoría muy por debajo de 20 millas (105,600 pies., o alrededor de 32 kilómetros).

Línea 4

Un 40% de los testigos identificaron correctamente al fenómeno como meteoro o chatarra espacial. No es posible hacer una comparación con UNICAT, que no contiene IFOs.

Línea 5

Un 40% de los observadores describieron un movimiento rectilíneo uniforme. Tal descripción es de esperar para observadores en la superficie de la tierra, que sólo perciben una trayectoria limitada. Tampoco en este caso es posible hacer una comparación con UNICAT: tales casos tienen extrañeza mínima, y no hay un parámetro que los caracterice.

Línea 6

Este resultado es sorprendente, pues ¿cómo es posible atribuir dimensiones angulares de más de 7 minutos de arco cuando en realidad se trata de objetos puntuales? Hartman ve en esto una tendencia a asociar una estructura con lo visto por el ojo, y quizás tenga razón, si se trata de varios objetos percibidos simultáneamente. Pero se me ocurre que otra posibilidad más real es que la mayor parte de las personas no tienen ni idea de dimensiones angulares. La población en general no sabe que la luna mide 1/2 grado y que por tanto 7' representan una fracción minúscula del diámetro lunar. Hartman nos deja en la oscuridad con respecto a la racionalización de usar el valor 7', y no otro.

Tampoco es posible, para esta característica, efectuar una comparación con UNICAT.

Línea 7

Las tres formas englobadas aquí corresponden a tres parámetros en UNICAT, y la comparación, una vez más, no es factible. Ver más abajo, línea 10.

Línea 8

A pesar de lo que Hartman nos dice, una trayectoria descendente o un cambio de dirección no son totalmente imposibles cuando un meteoro entra en las capas superiores de la atmosfera. Al no tener los informes originales, no es posible determinar si los observadores se encontraban en un vehículo en movimiento que afectara la observación.

De cualquier manera, el parámetro DC (direction change) de UNICAT es apropiado, y aparece en un 13% de los casos, lo cual es considerablemente menos que el 20%.

TABLA 1

# (a)	Características (b)	Rpt (c)	% (d)	F (e)	UNICAT (f)	% (g)
1	Ausencia de sonido	20	67		US	44
2	Vuelo en formación	17	57	*	FF	7
3	Altura o distancia < 20 millas	13	43	*	--	
4	Meteoro o chatarra espacial	12	40		--	
5	Movimiento lineal y uniforme	12	40		--	
6	Tamaño angular mayor que 7'	10	33	*	--	
7	Forma: cigarro, proyectil, platillo	7	23	*	--	
8	Trayec. curva, cambio de dirección	6	20	*	CD	13
9	Altura o distancia < 10.000 pies	5	17	*	(1)	57
10	Forma: cigarro o proyectil	5	17	*	(2)	8
11	Bordes imprecisos	4	13		--	
12	Ventanillas	3	10	*	WN	14
13	Luces en estructura	2	7	*	--	
14	Gases de escape	2	7	*	EX	4
15	Bordes definidos	2	7	*	CR	62
16	Sonidos diversos	1	3	*	(3)	19
17	Reacciones de animales	1	3	*	AD	10
18	Descenso vertical	1	3	*	VD	4

Notas

(1) tres parámetros en UNICAT definen la altitud para menos de 5.000 pies:
TT (copa de los árboles): 22,2%
LL (baja altitud < 1000 pies): 25,2%
AL (altitud media, 1000 - 5000 pies): 10,0%
Total: 57,4%

(2) Formas:
cigarro, bala 5,6%
cilindro 2,7%
Total: 8,3%

(3) Sonidos:
SB: zumbido, ronroneo, etc. 11,4%
WL: silbido 2,9%
ON: otros sonidos 4,5%
Total: 18,8%

Referencia: Condon, E.U.; SCIENTIFIC STUDY OF UNIDENTIFIED OBJECTS, Bantam, 1968, p. 573.

Línea 9

Hartman está en lo cierto cuando nos asegura que los observadores tienen grandes dificultades en la determinación precisa de distancias. Con respecto a UNICAT, la información que tenemos se refiere a avistamientos por debajo de 5.000 pies y el porcentaje para los mismos es del 57,2%.

Línea 10

Otra vez, dos formas básicamente cilíndricas están englobadas en un número y el 16,7% de las observaciones de la reentrada del Zond-4 satisfacen esta definición. En el caso de UNICAT, el porcentaje es mucho menor: 8,3%.

Línea 11

UNICAT no tiene un parámetro relacionado con la falta de definición de los bordes, y de cualquier manera, tal cosa es de esperar para el caso de los fragmentos del Zond-4.

El resto de las características aparecen con frecuencias del 10% o menos, basadas en 3 casos o menos. Con tales números, el análisis pierde significado, y por tanto, nos detenemos aquí.

CREDIBILIDAD DE LOS OBSERVADORES

Las observaciones que hemos discutido se refieren a la reentrada de chatarra espacial, pero se aplican igualmente al caso mas frecuente de meteoros. La primera pregunta es: ¿son los testigos fidedignos?

A pesar del negativismo de Hartman, quien aparentemente esperaba una concordancia absoluta entre realidad y testimonio, los números reportados para las características (1), (2), (4) y (5) son satisfactorios, y la conclusión es que la evaluación de los testigos es apropiada. Sin duda, la conclusión inevitable del estudio de los valores en la tabla es que

TABLA 2

# (a)	Características (b)	Meteoro % (d)	UNICAT param. (f)	UNICAT % (g)
1	Ausencia de sonido	67	US	44
2	Vuelo en formación	57	FF	7
8	Trayec. curva, cambio de dirección	20	CD	13
9	Altura o distancia < 10.000 pies	17	(1)	57
10	Forma: cigarro o proyectil	17	(2)	8
12	Ventanillas	10	WN	14
14	Gases de escape	7	EX	4
15	Bordes definidos	7	CR	62
16	Sonidos diversos	3	(3)	19
17	Reacciones de animales	3	AD	10
18	Descenso vertical	3	VD	4

Esta TABLA es una versión más compacta de TABLA 1

se trató de un fenómeno atmosférico a gran altura, y no de ingenios humanos, a pesar de que los porcentajes recogidos por las observaciones no son 100% exactos.

Considerada en su conjunto, la información es fidedigna, y el testimonio aceptable. Cuando se trata distancias o magnitudes angulares, por el contrario, el testigo se equivoca fácilmente, como en las características (3) y (6).

PERFILES CARACTERISTICOS

La conclusión mas interesante del análisis precedente es que nos permite determinar un perfil característico de 'los objetos que caen del cielo'. Será entonces posible comparar tal perfil con las características del fenomeno OVNI, y determinar si se trata de dos cosas distintas, o si la confusión es posible.

Para simplificar el problema, empezamos por eliminar de la TABLA 1 las características que no figuran en UNICAT, con los resultados que se ven en la TABLA 2.

La columna (d) es el perfil representativo de las cosas que caen del cielo, es decir, en un conjunto de 100 informes de tales incidentes, uno espera por ejemplo, ausencia de sonido en un 67% de los mismos, y así sucesivamente.

Los números en la última columna corresponden a las características encontradas en un conjunto de mas de 700 incidentes ufológicos de alta calidad que han sido incluidos en UNICAT.

El perfil de ambos fenómenos es esencialmente distinto, especialmente las características (1), (2), (8), (9) y (10). Aunque el número de casos en el trabajo de Hartman es muy pequeño para las últimas líneas de la tabla, las hemos incluido en la TABLA 2 para resaltar las diferencias entre los dos perfiles.

Estas diferencias son importantes, pues no solo establecen que es posible distinguir los OVNIs de las 'cosas que caen del cielo', sino que también determinan que los numerosos informes de meteoros observados continuamente por barcos en alta mar (Ref. 3) no son en realidad identificaciones erróneas de OVNIs.

Antes de terminar la discusión, es necesario puntualizar una diferencia fundamental entre meteoros y OVNIs, que es la duración de los incidentes. Los meteoros tienen una vida efímera, del orden de unos pocos segundos, y un bólido con una duración de decenas de segundos es la excepción.

Por el contrario, la duración de los incidentes en el caso de los OVNIs tiene una variación mucho mas marcada, que se extiende desde unos pocos segundos hasta minutos e incluso horas. El proyecto UNICAT ha realizado varios estudios de duraciones, demasiado extensos para resumirlos aquí. Solo mencionaré un resultado numérico importante: el 81% de los casos analizados en UNICAT tienen una duración de MAS de 1 minuto.

REFERENCIAS

(I) Borraz Aymerich, Manuel; **CUADERNOS DE UFOLOGIA**, No.9-10, 2ª época, Sept-Dic. 1990, pag. 15.

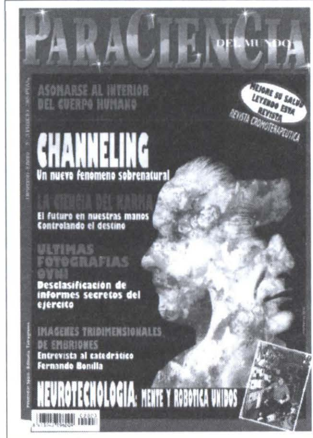
(2) Condon, Edward U.; **SCIENTIFIC STUDY OF UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS**, Bantam Paperback, 1969.

(3) **HYDROGRAPHIC BULLETIN**. Esta publicación recoge los avistamientos de meteoros desde barcos en alta mar, y da la siguiente información: nombre del barco y su capitán, fecha, hora (GMT), latitud, longitud, duración, estado del tiempo, dirección del meteoro, etc.



NUEVA SECCION OVNI EN REVISTA COMERCIAL

La revista **Paraciencia** cuyo primer número es el correspondiente a Diciembre-Enero, contiene una Seccio OVNI que conduce nuestro compañero Jaime Servera.



Esta publicación dedicada a temas paranormales y con las deficiencias lógicas en tal tipo de publicación, ha pretendido que una persona cuyo tratamiento del tema es objetivo, garantice la seriedad de su contenido. La editorial eligió a Jaime Servera, colaborador de **CdU**, manifestando su deso de que la información incluida resulte ponderada, criterio que es muy de agradecer en una publicación comercial.

Naturalmente la sección brinda una oportunidad a todos los estudiosos para la publicación de textos, trabajos, noticias, etc de interés para una amplia audiencia.

El contenido de la sección **Informe OVNI** en su primer número versa sobre las fotografías de un presunto OVNI en Portugal en 1990, analizadas por el CNIFO y sobre la desclasificación del expediente oficial 22 de junio de 1976, además de un pequeño noticiario.

PARACIENCIA
Jefe de Redacción: Manuel Rivera
Editorial Tetragrama
c./ Dr. Zamenhoff, 29 bajo
46008 VALENCIA



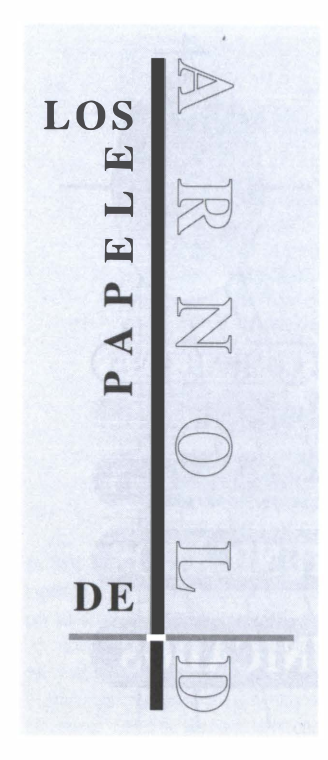
NUMEROS ATRASADOS DE CUADERNOS DE UFOLOGIA Y STENDEK

Cuadernos de Ufología y **C.E.I.** ponen a disposición de los interesados números atrasados de sus respectivas publicaciones, así como una relación de libros especializados por parte del CEI cuyo listado completo puede ser solicitado por correo.

Los números originales disponibles de **Cuadernos** son los siguientes: 2, 7, 8, 9-10, 11, 12, 13, 14, 15, y 16-17, así como la Monografía nº 1 al precio de 1200 ptas unidad. El resto puede solicitarse en fotocopias a nuestra dirección postal: **C.d.U.**, c./ Rualasal, 22 - 39001 Santander.

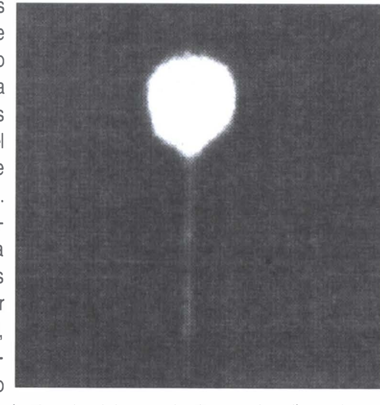
Respecto a los números de **Stendek** están disponibles el 17, 20, 22, 28, 29, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 46 a 1.000 ptas. cada uno. Para mayor información podeís escribir a: Centro de Estudios Interplanetarios, c./ Balmes, 86, entlo. 2ª, 08008 Barcelona.





"OVNI ESTRATOSFERICO" AVISTADO POR MILES DE TESTIGOS

Un objeto brillante y de grandes dimensiones fue avistado el 1-XII-94 en distintas poblaciones de Cantabria, País Vasco y Navarra, provocando una gran expectación. El artefacto muy luminoso y que se encontraba a unos 30.000 metros de altura, se desplazaba lentamente hacia el Este.



Muchos testigos colapsaron las comisarías de Policía y medios de comunicación denunciando lo insólito del objeto que pensaban se trataba de un OVNI. Las dudas fueron totales hasta la caída de la tarde, cuando el objeto fue desapareciendo lentamente y dejó de observarse por completo. En Bilbao muchos viandantes avisaron a las patrullas móviles de la Ertzaina sobre el fenómeno y estos afirmaron que el objeto debía ser enorme, unos tres campos de fútbol, e iba perdiendo altura paulatinamente. La descripción y comportamiento del fenómeno parece coincidir con algún tipo de globo sonda de grandes dimensiones utilizado para experiencias atmosféricas. La superficie del mismo refleja la luz solar y el presunto "OVNI" siempre desaparece cuando el sol se oculta bajo el horizonte. Esta explicación fue confirmada por los responsables de la base militar de Torrejón de Ardoz e incluso el Ministerio de Defensa aseguró que no había ningún objeto no identificado sobre la vertical del País Vasco.

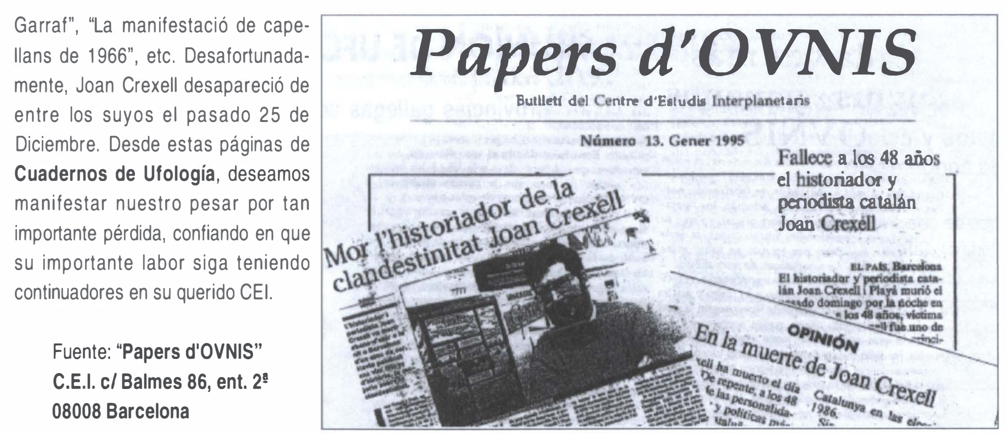
Fuente: **El Diario Montañés (2-XII-94)** y **El Correo (2-XII-94)**
Foto: **Andrés Fernández**

JOAN CREXELL UN HISTORIADOR EN EL CEI

A través de las páginas del Boletín del Centro de Estudios Interplanetarios, "Papers d'OVNIs" conocimos la desaparición del que fue pilar básico de la ufología catalana de los años setenta y hombre de letras, nuestro compañero Joan Crexell i Playá.

El pasado 25 de Diciembre fallecía de infarto en Barcelona quien estuvo estrechamente ligado a los fundadores del CEI desde 1966, participando en la renovación del Centro y contribuyendo como pilar básico al mantenimiento de la revista especializada por antonomasia en la época, "Stendek", que ha tenido continuidad hasta su fallecimiento en el boletín "Papers d'OVNIs". Otra de sus pasiones aparte de la ufología y el propio CEI, la tuvo en su entrega a Cataluña y la historia de su evolución socio-política, aportando desde su trabajo de periodista cerca de veinte libros que recorren algunos de los aspectos esenciales de la historia de su tierra. Fue un hombre profundamente enraizado con la cultura catalana y de fuertes convicciones políticas que manifestó en una sustancial serie de aportaciones de la clandestinidad en libros como "El complot de Garraf", "La manifestació de capellans de 1966", etc. Desafortunadamente, Joan Crexell desapareció de entre los suyos el pasado 25 de Diciembre. Desde estas páginas de **Cuadernos de Ufología**, deseamos manifestar nuestro pesar por tan importante pérdida, confiando en que su importante labor siga teniendo continuadores en su querido CEI.

Fuente: **"Papers d'OVNIS"**
C.E.I. c/ Balmes 86, ent. 2ª
08008 Barcelona


Papers d'OVNIS

Butlletí del Centre d'Estudis Interplanetaris

Número 13. Gener 1995

Mor l'historiador de la clandestinitat Joan Crexell

Fallece a los 48 años el historiador y periodista catalán Joan Crexell

OPINIÓN

En la muerte de Joan Crexell

ARENOSILLO BASE PARA LA MAYOR RUTA DE GLOBOS ESTRATOSFERICOS DE EUROPA

La base que el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) tiene en El Arenosillo (Huelva), se incluye en la Campaña Transmediterránea de Globos Estratosféricos. Es el punto de llegada de un itinerario que comienza en la localidad siciliana de Trapani y respeta el paralelo 38 hasta llegar a nuestras costas. El globo estratosférico tardará en realizar este recorrido unas 22 horas a una altura de 40 kilómetros. Los viajes se realizan entre julio y agosto cuando los vientos de componente Este son un extraordinario aliado para tales desplazamientos.

La Campaña Odisea se realiza desde 1977 y además de INTA participan sus homólogos italiano y francés. La longitud del itinerario es el más largo de cuantos existen en Europa y es sólo comparable a los que se realizan en Estados Unidos. "Odisea" ha efectuado hasta ahora 52 viajes incluidos en 16 campañas.

"Popularmente, los globos estratosféricos son los ovnis que la gente suele ver en los meses de verano. La razón está en que son visibles en el crepúsculo cuando a los 40 kilómetros sobre la superficie terrestre, donde están situados, el sol da de lleno en su voluminoso globo de 200 metros de altura. El artefacto inicia su recorrido en Trapani (Sicilia), donde se lanza y se encamina hacia nuestra costa. La base de Palma de Mallorca se encargará de cubrir el seguimiento mientras que El Arenosillo será la encargada de llevar a cabo el tramo más complicado: la recogida, que consiste en la caída a la superficie de todo el artefacto salvo el globo que se ha desprendido con anterioridad. Un helicóptero ayudará al bien hacer de una operación que se realiza por control remoto.

Para el portavoz del INTA, las posibilidades de que el artefacto, que incluye una barquilla con todo el equipo de investigación, un emisor/receptor, una baliza de localización y un paracaídas, caiga en algún sitio poblado son inexistentes pues el itinerario no escapa en ningún momento de El Arenosillo que tiene plena facultad para corregir el rumbo en caso necesario".

Las áreas de investigación que se efectúan en el marco del programa de globos estratosféricos son las siguientes: Astronomía Ultravioleta e Infrarroja; Dinámica y química estratosférica; Dinámica de la capa límite; Intercambio entre Troposfera y Estratosfera; Campo geomagnético; Medida de anomalías magnéticas; Campo eléctrico estratosférico; Dinámica del viento solar en la magnetosfera; Desarrollo de un globo para la atmósfera marciana.

Informa: **V.J. Ballester Olmos**
Referencia: **Huelva Información (7-X-94)**

PRIMERA REUNION DE UFOLOGOS GALLEGOS

Por vez primera ufólogos de las cuatro provincias gallegas se reunieron para intercambiar datos y establecer proyectos de cooperación.



Reunión de "ufólogos" gallegos celebrada el pasado 1 de octubre. De izquierda a derecha: Marcelino Requejo (Lugo), Ricardo Caruncho (Ferrol) y Carlos Fernández (Vigo).

El pasado 1 de octubre 1994, miembros de colectivos como Grupo Fénix (La Coruña), CIPNO (VIGO), o El Ojo Crítico (La Coruña) entre otros, así como investigadores privados de diversas tendencias, organizaron una reunión donde debatir la situación de la ufología gallega. Fue precisamente un gallego, coruñés para más señas, Oscar Rey Brea ya desaparecido, el primer estudioso de los OVNIs en el país. Rey Brea inició en 1944 su recopilación de casos sobre fenómenos aéreos, los ciclos bianuales y la Hipótesis Marciana. Tras él, otros divulgadores y estudiosos gallegos, desde Salvador Freixedo a Bruno Cardeñosa han contribuido al desarrollo del conocimiento y estudio del fenómeno en nuestro país.

Entre los asuntos tratados en el histórico encuentro cabe destacar la actualización del Catálogo Gallego de incidentes OVNI (Catag), así como el incremento de la cooperación ufológica galaico-portuguesa, en vista de los numerosos incidentes que se han producido simultáneamente a ambos lados de la frontera.

Es de resaltar la atmósfera de colaboración y respeto entre los ufólogos más radicalmente escépticos y los defensores de hipótesis tan clásicas como la "E.T." que reinó durante toda la jornada. Confiamos pues que todo ello suponga un desarrollo positivo para el estudio y cooperación del fenómeno en esta área.

Informa: **Manuel Carballal**

PANICO EN LAS ONDAS

"Trozos de asteroide impactan sobre Wyoming, Francia y China". Así había anunciado la cadena norteamericana CBS un telefilme de ciencia-ficción y catástrofes que emitió en la noche del 30 de Octubre 1994...

Without warning (Sin aviso) era el título del telefilme, narrado como si fuera un informativo real con conexiones en distintas corresponsalías que daban parte de los desastres causados en todo el planeta debido al impacto de un asteroide.

Protagonizada por conocidos presentadores de telediarios, y citando frecuentemente supuestos teletipos de las agencias Reuter y Associated Press, *Without warning* provocó una alarma similar a la ocurrida en 1938, cuando el actor y director de cine Orson Welles narró por la radio la invasión alienígena basada en la novela de H.G. Wells *La Guerra de los Mundos*. Ambas retransmisiones coincidieron con la víspera de Halloween, la fiesta de los fantasmas en Estados Unidos.

Una de las escenas del telefilme simulaba una rueda de prensa en la Casa Blanca en la que se informaba oficialmente que aviones F-16 del Ejército de Estados Unidos estaban disparando misiles nucleares contra las asteroides para evitar que colisionaran con la Tierra. Otras "conexiones de urgencia en directo" describían catástrofes en distintos países y el colapso de los mercados mundiales.



En uno de los pueblos del Estado de Wyoming, donde se suponía que había caído un trozo de asteroide, la red telefónica estuvo al borde de la saturación, ya que los vecinos se apresuraron masivamente a llamar a sus familiares...

El telefilme finalizó con una pantalla en negro simulando una desconexión provocada por algún accidente, lo que fue ya el colmo para los incautos telespectadores.

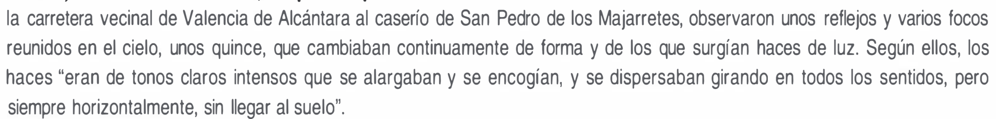
Uno de los portavoces de la CBS, Tom Goodman, explicó que la cadena televisiva había advertido antes y durante el programa que se trataba de un filme de ficción. En efecto, en algunos momentos de la retransmisión -en algunas pausas publicitarias- se anunciaba: "Nada de lo que usted está viendo está ocurriendo realmente". Goodman, que negó la responsabilidad de su empresa, reiteró: "Se trataba sólo de una película".

Ello no evitó que la división de informativos de la CBS en Washington DC recibiera multitud de llamadas de protesta. Los telediarios locales de varias zonas del país admitieron que la película había confundido a muchos telespectadores y pidieron disculpas antes de leer las noticias de verdad"

Referencia: **El País (1-XI-94)**

DOS PERSONAS PRESUNTAMENTE PERSEGUIDAS POR VARIOS OVNIS EN VALENCIA DE ALCANTARA (EXTREMADURA)

Los testigos, padre e hijo, que quisieron preservar su identidad, manifestaron a la prensa que a la 1,10 del día 6/XI/94, al pasar por el Km. 1 de la carretera vecinal de Valencia de Alcántara al caserío de San Pedro de los Majarretes, observaron unos reflejos y varios focos reunidos en el cielo, unos quince, que cambiaban continuamente de forma y de los que surgían haces de luz. Según ellos, los haces "eran de tonos claros intensos que se alargaban y se encogían, y se dispersaban girando en todos los sentidos, pero siempre horizontalmente, sin llegar al suelo".



Tales focos marcharon delante del coche, en el que ambos viajaban, durante los seis kilómetros del recorrido. La luces se encontraban a unos cuatro metros de altura y unos diez del vehículo, ocupando un espacio aproximado de seis metros de diámetro. Al llegar al caserío de San Pedro desapareció la luminosidad, y el conductor y su hijo movidos por la curiosidad prolongaron el viaje dos kilómetros más hasta llegar al lugar conocido como La Miera, aunque no vieron nada más.

Sin embargo, en el camino de regreso entre La Miera y el caserío de San Pedro, los focos volvieron a presentarse con un color claro, fuerte y no muy potente. Al llegar al caserío y desde la azotea de su casa, padre e hijo en compañía de cuatro testigos más, siguieron contemplando largo rato como se alejaban los focos por el noroeste de la Sierra de la Peña.

Fuente:Diarios **Hoy** y **Extremadura** (9-XI-94)
Informa: **Pedro M. Fernández** (Villanueva de la Serena - Badajoz)



DOSSIER OBSERVACIONES de PILOTOS

Uno de los aspectos que más ha interesado a los investigadores del fenómeno OVNI, son las observaciones en las que están involucrados pilotos o especialistas del mundo de la Aviación, y ello por dos motivos principales:

En primer lugar, por la elevada cualificación profesional del observador, y como consecuencia, la presunta calidad deducible de su testimonio al considerarse, generalmente, que son expertos en la identificación de objetos o artefactos aéreos. Ambas presunciones han conducido a estudiosos de distintos países a elaborar catálogos especializados de tales incidentes, con el propósito de que sirvieran de base a la formación de un conjunto sólido de hechos que pudieran ser analizados en profundidad.

***C.d.U.**, sin pretender la exhaustividad, presenta a sus lectores un dossier informativo que recoge aspectos fundamentales de este área del problema: la observación típica, las bases de datos específicamente dedicados a incidentes de pilotos, y algo infrecuente, sendos trabajos donde se intenta demostrar que la pretendida infalibilidad de tales expertos del "aire" siempre debe estar sujeta a revisión. Sin duda que las observaciones con testigos altamente cualificados deben ser tomadas en consideración de modo general, pero la investigación equilibrada debe huir de algunos tópicos que afectan en muchos casos muy decisivamente a cualquier intento de clarificación.*



Dr. Bruce Maccabee (Fund for UFO Research).

EL INCREIBLE VUELO DEL JAL 1628

Un informe sobre el avistamiento del avión japonés, 17-XI-1985

A mediados de Octubre, el Capitán Kenju Terauchi, estaba satisfecho de realizar un vuelo especial de las Líneas Aéreas Japonesas con ruta de París a Anchorage y después a Tokio, llevando un cargamento de vino francés. Iba a hacer una escala en Reykjavik, Islandia. Cuando el vuelo comenzó el 16 de Noviembre de 1986, Mr. Terauchi y los otros miembros de la tripulación del vuelo JAL eran pasajeros. El avión aterrizó en Islandia y esperó a que la climatología fuese favorable. El avión despegó al día siguiente, pilotado por el Capt. Terauchi y los dos miembros de su tripulación. Se dirigieron en dirección Norte. Una luna brillante aclaró el vuelo nocturno sobre Groenlandia, pero al seguir el avión en dirección Norte hacia Canadá, la luna se situó detrás de ellos. Cuando el avión alcanzó la zona llamada Shingle Point el cielo había oscurecido. El avión informó sobre su posición al Centro de Control Aéreo de Edmonton y continuó a través del borde de Canadá -Alaska donde tuvo lugar el avistamiento.

Aunque este no era un vuelo rutinario, no era como para hacer de él un suceso digno de ser mencionado. Sin embargo, algo sucedió sobre Alaska que llamó la atención mundial y durante varios días, a finales de Diciembre y comienzos de Enero de 1987, virtualmente todo periódico publicó una historia acerca de lo que el Capt. Terauchi y su tripulación vio sobre Alaska. Esta es la historia de ese avistamiento tal y como fue contado a la Administración Federal Aérea por los miembros de la tripulación y controladores aéreos terrestres.

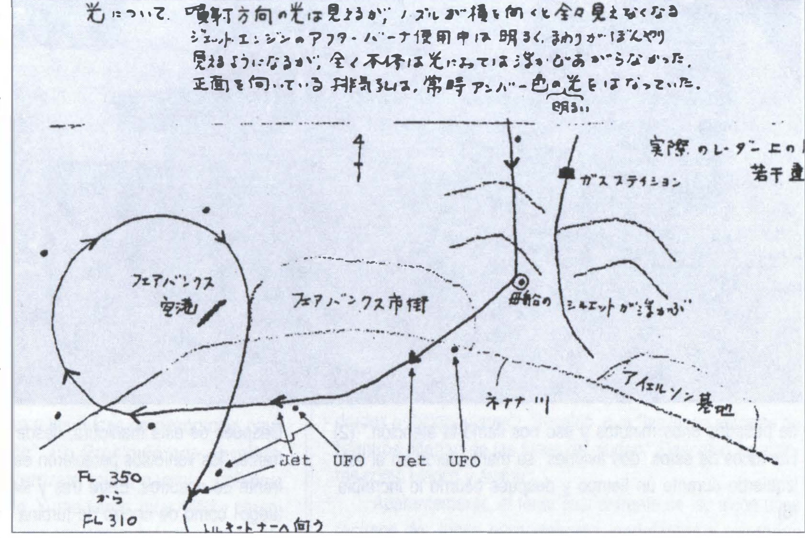
LUCES NO IDENTIFICABLES

Pasaban aproximadamente once minutos de las cinco de la tarde del 17 de Noviembre (hora local) mientras el vuelo 1628 de las Aerolíneas Japonesas sobrevolaba la zona Noroeste de Alaska cuando el piloto, Capt. Kenju Terauchi se dio cuenta por primera vez que las luces localizadas a su izquierda y debajo eran algo inusuales. La primera vez que se dio cuenta fue cerca de un minuto antes, mientras su avión giraba hacia la izquierda. Después de mirarlas durante un corto tiempo decidió que eran luces de "uno o dos aviones comerciales o aviones de combate en misión especial". Sin embargo, "la posición de las luces no había se modificado incluso pasados unos minutos y eso llamó nuestra atención."(1.2) Las luces parecieron viajar con el avión.

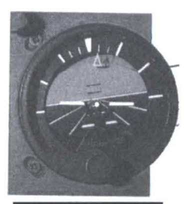
En aquel momento el Boeing de carga 747, que operaba en piloto automático se dirigía al Suroeste (a aproximadamente = 215°) y una altitud de 35.000 pies.(3) A su derecha, el cielo retenía el fulgor del crepúsculo pero al frente y a la izquierda todo estaba muy oscuro.

El Anchorage Air Route Traffic Control Center (AAATCC) (Centro de Control de Tráfico Aéreo de Anchorage) se comunicó con el avión dos minutos antes, a las 5:09:20 (4.5) (Pasados 20 segundos de las 5:09 PM) para informar del primer contacto del radar con el avión, que en ese momento se encontraba aproximadamente a 90 millas náuticas de Ft. Yukon. (Nota: 1mn= 1,15 millas=1,85km). El controlador aéreo pidió al avión dirigirse directamente hacia una ruta aérea estipulada llamada Talkeetna, que toma el nombre de una pequeña población cercana en Alaska (y no muy lejos del Mt. McKinley).(4) Al llevar a cabo ésta orden el avión sobrevolará la zona sur del Ft. Yukon y Anchorage. El copiloto, que estuvo al mando de las comunicaciones del avión reconoció la petición del AAATCC y giró el avión hacia la izquierda (rotación izq.) unos 15° a una dirección de 215°. Fue durante este giro cuando el Capt. Terauchi, sentado en el lado izquierdo del avión, vio por primera vez luces no identificables "al frente de la rotación".(2) (Ver figura 1)

Después de que el avión se niveló el Cpt. Terauchi observó "luces que parecían las de un avión, 30 grados en el frente izquierdo, 2.000 pies debajo de nosotros, moviéndose exactamente en la misma dirección y con la misma velocidad nuestra." En ese momento el avión volaba aproximadamente a 525 kms (millas náuticas por hora) velocidad terrestre (972 kms/h o aprox. 605 mph) de acuerdo con los datos observados.(3) Después la velocidad disminuyó a unos 500 kms.



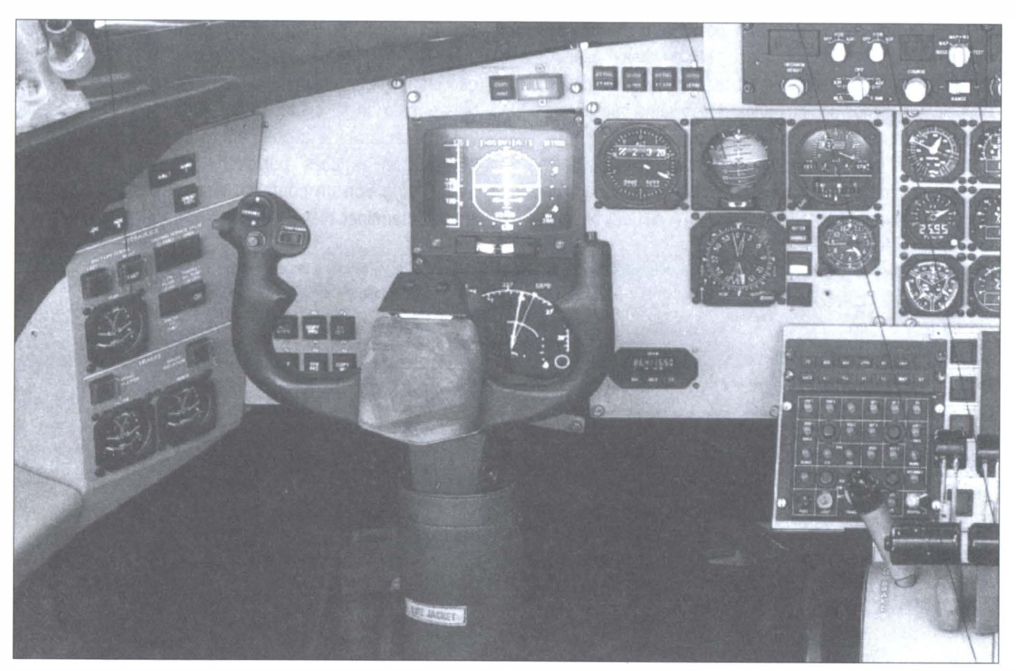
Croquis realizado por el capitán japonés Terauchi, de los distintos momentos de la observación.



DOSSIER

Es importante observar la firme creencia del piloto en la que declara que las luces se encontraban a 2.000 pies debajo de su avión. El no podía saber exactamente a que altura se encontraban las luces por debajo del avión sólo con un contacto visual. (Para determinar dicha altitud tendría que saber el ángulo de depresión exacto y la distancia que había hasta las luces.) No obstante su declaración indica que desde su línea de avistamiento hasta las luces se podía apreciar un notable ángulo de depresión (el ángulo de depresión es el ángulo por debajo de la horizontal). A 35.000 pies la distancia al horizonte es de unos 214 nm habiendo aprox.. 1.5° del ángulo de depresión al horizonte, que es prácticamente inapreciable. Por lo tanto, la declaración del piloto implica que las luces aparecieron por debajo de su horizonte, esto es ***entre él y el suelo***, descartando así una causa astronómica a las luces.

La reacción inicial del Capitán con respecto a las luces fue ignorarlas "pensando que probablemente fuesen aviones en misión especial o aviones de combate." (2) probablemente aviones militares de una de las bases de las Fuerzas Aéreas cercanas (Eielson o Elmendorf). Sin embargo, "la posición de las luces no había cambiado ni siquiera después



de pasados unos minutos y eso nos llamó la atención." (2) Las luces de estos "dos aviones" se mantuvieron en el lado izquierdo durante un tiempo y después ocurrió lo increíble. (6)

"TRAFICO ENFRENTE DE NOSOTROS"

"Habían pasado unos siete minutos desde que empezamos a prestar atención a las luces cuando, de una manera inesperada, dos vehículos aéreos se pararon frente a nosotros, apagando las luces. El interior de la cabina se iluminó espectacularmente y sentí un ardor en la cara."

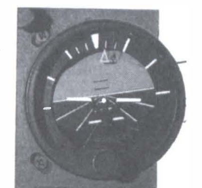
Lo que el Capitán vio aparecer repentinamente delante de él y a su izquierda se ve ilustrado en la Figura 2 (pág. 28), que fue dibujado sólo unas horas después del incidente. (7) Vio dos pares de luces casi rectangularmente dispuestas, una encima de la otra. El piloto creyó que los "dos aviones" que había visto previamente a su izquierda se habían movido "inmediatamente" de la izquierda a un área cercana a su avión (aparentemente en cuestión de segundos). En su testimonio por escrito, Terauchi había especulado sobre los chorros disparados por los "vehículos aéreos" que parecían "moverse maniobrando sin inercia a gran velocidad". Después de esta maniobra, desde la izquierda del avión al frente, "los vehículos parecieron estar parados en un sitio en frente de nosotros. Entre tres y siete minutos más tarde un fuego como de chorro de turbina se paró transformándose en un pequeño círculo de luces que se desplazaron en vuelo de formación y a lnuestra misma velocidad, mostrando un gran número de tubos de escape. Sin embargo, el área central de la nave, donde se debe encontrar el motor, era invisible. En la parte central de la nave centelleaba ocasionalmente una corriente de luces, como de fuego de carbón, de derecha a izquierda y de izquierda a derecha. La forma era cuadrada, volando de 500 a 1000 pies enfrente nuestro, con una altitud ligeramente superior. Su tamaño era parecido al de un jet DC-8 y con gran cantidad de tubos de escape." Mirando en retrospectiva, el piloto especula que "las llamaradas de los tubos de escape variaron, quizás para mantener el equilibrio. Algunas más fuertes y otras más débiles, pero aparentemente controladas automáticamente."(2) En el momento de esta aparición el piloto :"no se sintió amenazado o en peligro ya que la nave se movió súbitamente. Nos habríamos sentido en peligro y comenzado la maniobra de escape si el movimiento de las naves hubiese sido inestable o nos hubiese sido imposible pararnos." El piloto se dio cuenta de que estaba viendo algo realmente inusitado porque, según sus palabras "es imposible que una máquina echa por el hombre realice una súbita aparición delante de un Jumbo Jet que vuela a 910 kms/h. y se mueva en una formación paralela a nuestro avión."(2)

Después de esta súbita aparición enfrente del jet,las luces volaron en formación de 3 a 5 min. y después cambiaron abruptamente su orientación, de encontrarse previamente una encima de la otra a situarse una al lado de la otra (Ver Fig. 3) (pág. 31). (7)

Las luces eran como llamas saliendo de varias toberas colocadas en dos hileras rectangulares, de acuerdo con los dibujos del Cap. (Fig. 2 y 3). Los comparó a las "toberas" del "Challenger (transbordador espacial) en el momento de despegar)."(1) Describió los colores como ámbar y blanquecino." Más adelante declaró que las " numerosas luces" eran " toberas alineadas "(ver Fig. 2.3.4). Cuando se produjo el rebufo los chorros fueron tan potentes que no pude ver las luces individuales y su colocación debido a su intenso brillo." Sin embargo, "una vez que el rebufo paró, la velocidad era absolutamente normal, ni muy rápida ni muy lenta y pude ver las luces individuales claramente." (1) A parte de las luces de las "toberas" el Capt. tambien declaró ver "chispas, como al utilizar gasolina o carbón al hacer un fuego."

El copiloto, Takanori Tamefuji, comparó la gran cantidad de luces intermitentes a las "luces de decoración navideñas" de color "salmón". (9) Prosiguió con el relato, "recuerdo una luz de aterrizaje roja o naranja y blanca, igual que una de aterrizaje. Y una verde, muy débil y parpadeante." La intensidad no era constante, más bien pulsante : "se hizo más fuerte, después débil, después fuerte, después débil, diferentes a luces estroboscópicas que tienen rápidos flashes brillantes. Las luces se "balanceaban" al unísono como si fuesen "un vuelo en formación ... dos aviones en formación cerrada volando uno al lado del otro. Tenía la certeza de estar viendo alguna clase de objeto u objetos aéreos delante de él y a la izquierda del avión. Comparó la claridad de las luces a ver "tráfico aéreo nocturno enfrente de él" de tal manera que solo es posible ver las luces de un avión acercándose y "no podemos ver su forma completa." Al ver las luces pensó que estaba viendo "dos avionetas." Pero eran "muy extrañas" porque tenían "demasiadas luces" y " brillaban mucho".

Posteriormente tuvo la sensación de que "era más grande que un avión normal." Pensó que las luces estaban "un poco más bajas" que la altitud del avión, mientras que el Capt.Terauchi recordó que las luces podrían haber estado algo más altas. Tamefuji hizo notar que "es muy difícil" juzgar la altitud de "tráfico frontal ". Hizo un resumen de sus impresiones diciendo que "estoy seguro de que vi algo. Estaba lo suficientemente claro para hacerme creer que un "avión" venía en nuestra dirección."(9) Por supuesto, estos "aviones" no venían. Por el contrario, llevaban exactamente la misma velocidad que el Jet 747.



DOSSIER

De acuerdo con los dibujos del Capt. los dos hileras de luces rectangulares asociadas con cualquiera de los "aviones" estaban separadas por un área oscura, estrecha y rectangular (ver Fig. 2,3,4). El dibujo del copiloto era similar (9). Las hileras se "balanceaban" o acunaban a la izquierda y derecha como si estuviesen atadas fuertemente y siguiendo un movimiento de rotación hacia delante y hacia atrás cerca de un punto central dentro del área oscura.(8)

El ingeniero de vuelo, Yoshio Tsukuba, que estaba sentado detrás del copiloto y por tanto tenía menores posibilidades de ver las luces tan claramente como el piloto y copiloto, recordó que cuando vio las luces por primera vez estaba mirando "a través de la ventana L1 en la posición del reloj de las 11:00 horas en punto" (aprox.. 30° a la izquierda hacia delante) y vio "racimos de luces con movimientos ondulantes." (10) Los racimos se "componían de dos partes ... en forma de ventanillas de avión"(dispuestas en racimos cuadrados o rectangulares"). Recalcó que "las luces enfrente de nosotros diferían de las luces de ciudad." Describió los colores como blanco y ámbar.

Aparentemente, el tener casi enfrente de su avión unos racimos de luces parpadeantes, ondulantes y rotatorias ("balanceándose") fue demasiado para la tripulación. Después de discutir la situación por casi un minuto decidieron averiguar qué sucedía. El copiloto, Tamefuji, que era el "portavoz" del avión llamó a la torre de control. Habían pasado unos 9 minutos desde que el Capt. Terauchi había divisado luces en "dos vehículos voladores" a la izquierda de su avión y pasaba un minuto (aprox..) después de que las "naves" hubiesen aparecido abruptamente casi enfrente del jet, de tal manera que podían ser vistas por toda la tripulación. En el momento de la llamada (a la torre de control) las dos "naves" se encontraban volando una por encima de la otra (Fig.2)

(El horario que se indica a continuación son los minutos y segundos transcurridos después de las 5 pm, según el horario standard de Alaska, el 17 de Noviembre de 1986. JAL1628 es el avión y AARTCC es la torre de control de Anchorage). (11)

19:15 JAL1628 **Centro de control de Anchorage, Líneas Aéreas Japonesas 1628, ah,**

¿pueden ver tráfico aéreo por encima de nosotros, ah, en la posición siete en punto (¿once?)?

19:24 AARTCC **JAL 1628 te recibimos, repita por favor ...**

19:28 JAL1628 **¿Pueden ver tráfico aéreo enfrente nuestro?**

Parece que la referencia que hizo Tamefuji sobre las

Silueta del "objeto no identificado" según el capt. Terauchi. (1) "Esta es la silueta de la 'nave' que podíamos ver gracias a las luces alrededor de Fairbanks". (2) "Este es el mismo tamaño al de un avión de carga". (3) "1,5 a 2 veces más grande". (4)"Luz blanca pálida", (5) Avión Jumbo. (6) "Luz blanca pálida".

"siete" en punto en la primera declaración grabada, tal y como se puede apreciar en los párrafos anteriores, es errónea, bien por parte del copiloto o de la persona que transcribió la conversación. Las siete en punto, que es una dirección de casi 150° a la izquierda del frente, lo sitúa casi en la parte de atrás del avión donde el copiloto no podría ver nada. Probablemente la declaración debería ser "por encima de nosotros en la posición once en punto". Es interesante hacer notar que el copiloto utilizó el término "por encima" sugiriendo que el "tráfico aéreo" se encontraba por encima de su avión. Se hace más consistente con recuerdo posterior del piloto de que las "naves" se "encontraban a una altitud ligeramente superior por encima de nosotros." (2)

19:32 AARTCC **JAL1628, te recibimos, roger.**

19:36 JAL1628 **Ah, roger y, ah, tenemos en nuestro campo de visión, ah, dos tráficos (sic), ah, en frente de nosotros a una milla, más o menos.**

En el momento del suceso el copiloto Tamefuji estimó una distancia a las luces de aprox.. 1 milla , que es un tanto mayor que los "500 a 1000 pies" que el Capt. Terauchi recordó tomar, según se ve en la declaración que escribió un mes y medio más tarde.(2)

19:49 AARTCC **JAL1628, roger,¿tienen, ah, pueden identificar el avión?**

19:58 JAL1628 **Ah , no estamos seguros, pero ahora tenemos tráfico a la vista.**

20:04 AARTCC JAL1628 **roger. Mantengan contacto visual con su tráfico y, ah, ¿puede comunicarnos la altitud del tráfico?**

20:14 JAL1628 **Uh, casi (4) (a) la misma altitud.**

20:21 AARTCC **JAL1628, roger, ¿quieren una altitud superior o inferior?**

20:27 JAL1628 **Ah, no, negativo. JAL1628.**

Pasó un minuto y el AARTCC trató una vez más de averiguar la identidad del "tráfico aéreo".

21:19 AARTCC **JAL1628 roger, ver si les es posible identificar el tipo de avión, ah, y ver si es militar o comercial.**

21:35 JAL1628 **JAL1628 . No podemos identificar el tipo de avión, ah, pero podemos ver, ah, luces de navegación y, ah, luces estroboscópicas.**

21:48 AARTCC **Roger, señor. Diga**



El capitán del vuelo JAL 1628, Kenju Terauchi

el color de las luces estroboscópicas y del faro.

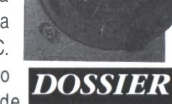
21:56 JAL1628 **El color es, ah, blanco y amarillo, creo.**

22:03 AARTCC **Blanco y amarillo. Gracias.**

La referencia a "luces de navegación y luces estroboscópicas" se explica con el testimonio de que la tripulación estaba observando luces fijas (como las de navegación) y destellos (como el de un faro). Los colores, blanco y amarillo, no son los colores convencionales (rojo, blanco,verde) de las luces de un avión pero pueden ser comparadas con el color de "los gases de eyección" según las comparaciones expresadas en la entrevista y testimonio del Cap. Terauchi. (1.2)

En esos momentos, el personal de AARTCC era consciente del informe de tráfico del avión perteneciente a las Líneas Aéreas Japonesas (JAL). El inspector de guardia registró la siguiente información dentro del Registro Diario de Operaciones Facilitadas:

Registro Diario, 5:21 PM. JAL1628, HB747, BIKF - ANC informó de tráfico a una milla de su altitud (FL350) siendo el color de la luz, tipo faro, blanco y amarillo. AAL ROC y EDF ROCC fueron notificados. Tráfico identificado desconocido .



DOSSIER

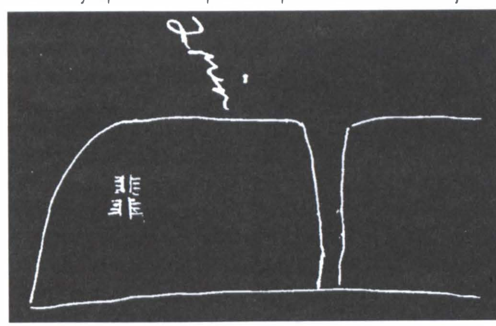
Es necesario recalcar que en la declaración anterior la referencia a AAROC debería constatar JAL ROC. Tambien, que el EDF (Centro de Control de Operaciones Regionales de Elmendorf) no fue contactado hasta las 5:23 PM.

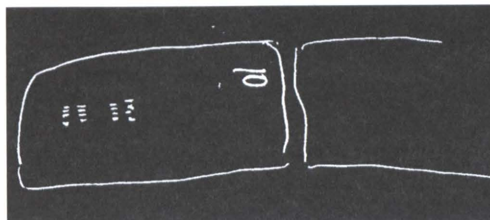
Después de volar en la orientación uno-por-encima-del-otro por espacio de varios minutos las "dos naves" cambiaron sus posiciones. El Capitán recuerda que, "las naves se movieron en formación durante unos tres a cinco minutos y después, las naves se movieron hacia delante en una línea, ligeramente más altos que nuestra altitud (sic), 40° a nuestra izquierda. No informamos de esta acción al Centro de Anchorage. Verdaderamente, nos quedamos sin aliento." (Ver Fig. 3)

En algún momento, mientras las hileras de luces se encontraban delante y a la izquierda, el Cap. Terauchi decidió hacer una fotografía de ellas pidiendo al Sr. Tsukuba la cámara. Este incidente ayudó al Sr. Tsukuba a recordar más tarde el tiempo que las luces se mantuvieron enfrente del avión. Durante la entrevista recordó (10): "creo que lo vi durante unos 10 minutos después del primer avistamiento. La razón es porque el Capitán quiso hacer fotografías. La bolsa en la que se encontraba la cámara fotográfica estaba detrás de su asiento, al lado de la mía, y yo se la di a él. Pero no pudo tomar fotografías, por lo tanto coloqué su cámara fotográfica de nuevo al lado de mi asiento. Pasaron unos 10 minutos." Cuando se le preguntó porqué el Capitán no pudo tomar fotografías Tsukuba respondió 'Bueno, su cámara es una Alpha 7.000, con carrete fotográfico ASA 100. No la pudo operar correctamente. Quiero decir que el procedimiento de utilizar la cámara no fue comprendido totalmente." El Capitán recuerda en el siguiente párrafo el intento que hizo de tomar fotos de las luces. (2)

"Pensé que quizás era una de esas cosas llamadas OVNIs y el tomar unas fotos ayudaría a identificar el objeto

más adelante. Pedí que me acercaran mi bolsa con la cámara fotográfica, que estaba situada en la parte de atrás de la cabina, y me dispuse a tomar fotos. El área de vuelo del avión no se había modificado pero las luces todavía se movían de una manera extraña. La cámara tenía un carrete de ASA 100 pero las lentes trataban de ajustarse y no acababan de enfocarse. Cambié de enfoque automático a enfoque manual y apreté el disparador pero esta vez no bajó.





Arriba: Primer avistamiento de las dos 'naves' frente al JAL 1628. Dibujo original del capitán Terauchi. La duración de la orientación uno-por-encima-del-otro fue de 2 minutos. (Fig. 1)
Debajo: La segunda orientación relativa de las dos 'naves'. Dibujo del cap. Terauchi. La duración de la orientación de-lado-a-lado fue de 1[illegible] minutos. (Fig. 2)

Después, nuestro avión empezó a vibrar y me di por vencido. Coloqué la cámara de nuevo en su bolsa y fijé mi concentración en observar las luces."

Después de conocer el color de las luces de los faros, el AARTCC comenzó a preguntarnos acerca de las condiciones aéreas ("normal") y nubes ("debajo de nosotros"). Les tomó desde las 5:22:11 hasta las 5:23:05 para recibir respuesta acerca de las nubes a causa de interferencias con las transmisiones de radio. A las 5:22:41 el AARTCC le comunicó al avión que las transmisiones estaban "atascadas" y pidió al avión cambiar las frecuencias transmisoras. Según el testimonio del piloto, recuerda las variadas peticiones de la altitud de las nubes: "Tambien nos preguntaron varias veces si había nubes cerca de nuestra altitud (sic) . Observamos nubes delgadas y pequeñas, nubes dispersas cerca de las montañas que se encontraban debajo de nosotros, no nubes suspendidas, y la corriente de aire era bastante estable."(2). Las repetidas preguntas acerca de las nubes le hizo preguntarse (Terauchi) porqué el controlador estaba tan interesado en nubes. Entonces pensó: "A lo mejor los controladores estaban preocupados por el aumento del uso de rayos laser de un prototipo modificado (sic) que iluminaba nubes creando imágenes."

El piloto tambien recordó el problema con las comunicaciones: "Las comunicaciones VHF, tanto a la hora de transmitir como al recibir, fueron extremadamente difíciles de 10 a 15 minutos mientras las pequeñas naves se acercaban hacia nosotros e interfirieron frecuentemente con la comunicación del Centro de Anchorage. Sin embargo, las condiciones de las comunicaciones se restablecieron (sic) tan pronto como las naves desaparecieron de nuestra visión. No hubo anormalidades en los equipos técnicos ni en el avión."(2) Durante la entrevista, al Capt. Terauchi se le pidió describir el tipo de interferencia que escuchó. Describió la interferencia "como un ruido que sonaba zaa,zaa,"(1). Más adelante describió el nivel de audición como 2, siendo de 1 a 5 los posibles niveles, y 5 como el más claro.(1) Las comunicaciones normales con un avión en ese área serían buenas.

CONTACTO POR RADAR

Después de hablar el copiloto con la AARTCC, a las 5:23:05, sobre las nubes que estaban "debajo de nosotros" informó de un nuevo y súbito suceso:

23:13 JAL1628 **Y ahora el blanco, ah, el tráfico ha desaparecido. Ahora no lo podemos ver.**

23:19 AARTCC JAL1628 **Roger. Y no estoy recibiendo contestación por parte del radar.**

Fue probablemente en este momento en el que "las dos naves" que habían permanecido bastante próximas al avión desde las 5:18 o 5:19 PM súbitamente se alejaron hacia la izquierda. Mirando hacia la izquierda el Capt. pudo ver que "había una luz plana de un blanco pálido en (sic) dirección hacia donde las naves volaron, moviéndose en línea con nosotros, en la misma dirección, velocidad (sic) y altitud que la nuestra."(2)

A esa misma hora el controlador de AARTCC decidió averiguar si la Fuerza Aérea del EROCC (Centro de Control de Elmendorf) tenía algo en sus radares.

23:35 AARTCC (A ROCC) **¿Podrían mirar a aproximadamente 40 millas al sur de Ft. Yukon?. Debería de estar (JAL 1628) allá arriba. ¿Pueden decirme si ven un objetivo principal cerca de su posición?**

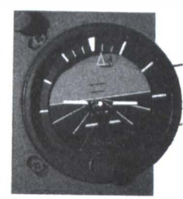
POSICIONES ASTRONOMICAS EL 18/11/1986
2,23 GMT LAT 66 LONG 145

PLANETA	ASCENS.	RECTA	DECLINACION		ELEVACION	POSICION	AZIMUT	ALT.	DIST. U.A.	MAG
SOL	15 HR	33 MN	-19 DEG	8 MN	18,83	24,01	248	-11	1,0	
LUNA	0 HR	0 MN	0 DEG	0 MN	0,00	0,00	0	0	,000	
MERCURIO	14 HR	51 MN	-14 DEG	43 MN	17,15	24,32	259	-11	0,7	0,4
VENUS	14 HR	13 MN	-15 DEG	27 MN	16,65	23,53	268	-16	0,3	-3,8
MARTE	21 HR	50 MN	-14 DEG	52 MN	24,15	31,27	161	8	1,0	0,2
JUPITER	23 HR	0 MN	-7 DEG	52 MN	24,08	9,67	142	11	4,6	-2,1
SATURNO	16 HR	36 MN	-20 DEG	31 MN	20,29	24,67	234	-7	11,0	1,6
URANO	17 HR	17 MN	-23 DEG	11 MN	22,11	24,23	224	-6	20,1	6,1
NEPTUNO	18 HR	20 MN	-22 DEG	21 MN	22,70	25,71	210	-2	31,0	8,1
PLUTON	14 HR	41 MN	0 DEG	28 MN	14,50	26,63	268	2	30,5	14,3

NOTAS: Elevación/Posición con Horas en decimales, Ej. 13,50 = 13 Horas 30 Min.
Para el Azimut, Norte = 0, Este = 90, etc. Altitud IS +/- grados + = Sobre el horizonte; - = Bajo el horizonte.
AU = Unidades Astronómicas = Distancia media Tierra/Sol = 149,6 Millones de Kms.
MAG = Magnitud
Cuadro calculado por el Dr. Willy Smith para las posiciones de los principales cuerpos astronómicos en la fecha 18 de Noviembre de 1986 y coordenadas geográficas mencionadas por el piloto japonés.

Pasaron unos dos minutos antes de que el operador del radar del ROCC diese su contestación. Entre tanto, unos sucesos importantes tuvieron lugar abordo del avión y en el AARTCC.

Habían pasado unos 14 minutos y medio desde que el Capt. Terauchi vio las luces volando cerca de su avión, de 6 a 7 minutos desde que las luces habían aparecido abruptamente en frente del avión, y sólo un minuto desde que las "naves"se alejasen rápidamente del 747 de las Líneas Aéreas Japonesas, aparentemente en dirección de la" luz blanca pálida y plana"(2) (pág. 33 izda.) que el Capt. describió como "dos luces blancas como de fluorescente."(12) Su dibujo (7) (Ver Fig. 5) indica que las luces estaban orientadas horizontalmente y separadas, como dos luces de tubos fluorescentes con un gran espacio oscuro entre ellas. En ese momento del vuelo sólo pudo ver las dos luces blancas. No estaba seguro si las "dos naves" se habían convertido en pálidas luces blancas después de separarse del jet, o si las luces blancas eran algo totalmente diferente. (En el mismo vuelo pero pasado un rato pudo ver el perfil de una gran sombra conectando las luces. Después de ver dicho perfil, el Capt. tuvo la impresión de que las luces distantes estaban situadas en una



DOSSIER

enorme "nave nodriza" y que las dos pequeñas "naves" habían vuelto a la "nave nodriza". (1)) Al resto de la tripulación le fue muy difícil ver las luces pálidas a través de la ventana izquierda y ni siquiera trataron de describir ninguna orientación particular o forma de las luces. Sin embargo, convinieron en que había algunas luces en el lado izquierdo que el piloto indicaba.

Hasta este momento el AARTCC no había reconocido la detección de ningún "blanco" anómalo en el radar de tierra. Terauchi recordó lo que sentía en esos momentos : "Habíamos dicho anteriormente que podíamos ver una luz en la posición de las 10 en punto (i.e. unos 60° a la izquierda), a la misma latitud y preguntaron si podían ver algo en sus radares. El Centro de Anchorage contestó que no veían nada en sus radares."(Ver las respuestas del AARTCC a las 5:19:32 y particularmente a las 5:23:19.) El copiloto Tamefuji recordó que, aunque las luces no se encontraban muy lejos, el Capitán decidió "buscar el objeto por radar." (9) Terauchi escribió (2) "Pensé que sería imposible de encontrar algo en un radar de avión si un enorme radar de tierra no mostraba nada, pero juzgué la distancia del objeto visual

y no era muy lejana. Fijé el radar temporal digital a una distancia de (sic) 20 millas náuticas, en posición de ángulo horizontal (i.e.. sin ángulo de depresión). Se le podía ver en la pantalla. Un gran objeto redondo y verde (sic) había aparecido (sic) a 7 u 8 millas (de 13 a 15 km.) de distancia, indicando la dirección del objeto. Informamos al Centro de Anchorage que nuestro radar interceptó el objeto entre 7 u 8 millas en la posición 10 en punto del reloj. Preguntamos si podrían interceptarlo en el radar de tierra pero parece ser que no les fue posible."(2) Durante la entrevista efectuada en Enero al Capt. Terauchi, este recordó que la detección por radar tuvo lugar aproximadamente unos 15 minutos después de ver las luces,i.e., a las 5:25:00 pm.(1)

Su margen de error era mínimo.

24:50 AARTCC JAL1628 **¿Todavía mantienen contacto visual, ah, con el, ah, tráfico?**

24:53 JAL1628 **Afirmativo. También,(4) tenemos contacto por radar,ah,(palabras ininteligibles; transmisión cortada)**

25:02 AARTCC JAL1628 **heavy, roger,señor. Estoy recogiendo una señal en el radar en un rastro de aprox.. 5 millas de su posición 6 en punto (i.e., detrás del avión). ¿Coinciden?**

25:12 JAL1628 **Ah, negativo,ah, posición de las 11 en punto, ah, 8 millas, ah, manteniendo mismo nivel.**

Un mes y medio después del incidente, el Capitán todavía no recordaba la dirección con precisión (dijo la posición de las 10 en punto en vez de las 11) pero recordó el radio de alcance correctamente.

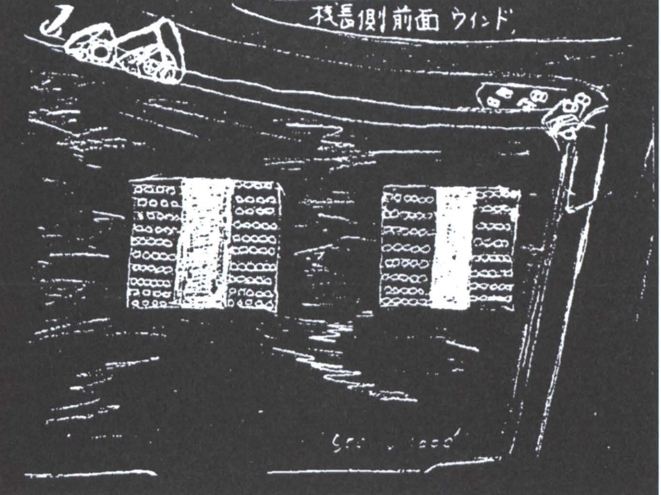
El ingeniero de vuelo, Sr. Tsukuba recordó ver en la pantalla del radar a "aprox.. 10 millas" un "punto verde, pero no un punto exactamente. No era un punto, sino como una corriente." El Sr. Tsukuba no "pensó que el blanco en el radar fuesen las mismas luces que vi (sic) enfrente de nosotros." El ingeniero se refiere aquí a la diferencia visual entre las dos "naves" brillantes situadas casi enfrente del avión y la luz blanca pálida de la "nave nodriza". El Sr. Tsukuba describió esta "segunda" luz como "muy difícil de ver" e "indefinida" aunque indicó que lo vio por "un total de 30 minutos." (10) De acuerdo con el Sr. Tsukuba (también el piloto y copiloto) no había manera de que las luces interiores de la cabina se reflejasen en las ventanas ya que todas la luces interiores estaban desconectadas excepto las luces opacas del instrumental aéreo). El Sr. Tsukuba estaba seguro de que la luz de la "nave nodriza" se encontraba verdaderamente fuera del avión. Sin embargo, estaba bastante confuso ya que era "difícil de ver" desde su asiento, en el lado derecho del jet, y no estaba seguro si eran luces lejanas de una ciudad o un objeto extraño." (10) Informó que no había inclemencias atmosféricas y que ninguno de sus instrumentos mostró alteración alguna.

El copiloto Tamefuji recordó el sonido del eco del radar como "el de cualquier otro tráfico, pero, ah, pensé que era un poco más largo." Siguió diciendo que el eco del blanco del radar era verde y a una distancia de 7 a 8 millas náuticas. Dijo que había tenido "muchas experiencias anteriores examinando por radar aviones frontales" y que, en su opinión, el eco del radar era similar al eco de un avión convencional.

El Capitán hizo un dibujo del eco del radar en la entrevista llevada a cabo el 17 de Noviembre (7) (Ver Figura 6) (pág. 37). El dibujo muestra un gran punto con una línea atravesándole, sugiriendo que fuera lo que fuese reflejado en el radar era bastante grande. Siguiendo unos comentarios al eco, el Capitán apuntaba que "normalmente aparece en color rojo cuando un radar de avión intercepta a otro avión" mientras que verde es generalmente el color de un débil blanco meteorológico, tal que una nube. El hecho de que el eco fuese verde en la pantalla del radar le hizo preguntarse si el "metal utilizado en la nave-nodriza difiere de los nuestros." (2) Se puede especular en este punto en el uso de técnicas de reducción de señales por radar, generalmente clasificadas como "de engaño".

El eco del radar se mantuvo en la pantalla por un espacio de tiempo no determinado, pero probablemente durante solo algunos minutos. "Mientras manteníamos comunicación con el centro de Anchorage las dos luces blancas pálidas se movieron gradualmente hacia el lado izquierdo y retrocedieron en diagonal 30° a la izquierda como si comprendiesen nuestra conversación para, a continuación, cuando se encontraban al lado de nuestro avión (i. e., en la posición de las 9 en punto ó 90° a la izquierda) desaparecieron por completo de nuestro radar." (2) Esto es de esperar ya que el radar meteorológico exterior no va más allá de 90° a izquierda y derecha.

Mientras tanto, las luces de la "nave nodriza" volvían hacia el lado izquierdo, el eco del radar desaparecía de la pantalla y la Fuerza Aérea y el AARTCC tenían sus propias detecciones por radar. A las 5:25:43, después de estar mirando durante unos dos minutos, el controlador del radar del ROCC informó al AARTCC que estaba interceptando una "oleada de señales". El término trata de explicar un eco de radar ocasional no acompañado de una señal "transponder" . (Un transponder es un transmisor de un avión que envía una señal codificada en respuesta a una señal de una estación en tierra.) El controlador del centro ROCC añadió "no se si está equivocado o no, pero..." el AARTCC respondió como sigue:



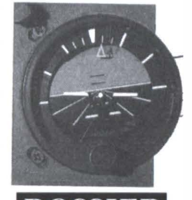
Dos 'naves' enfrente. Dibujo realizado un mes y medio después del avistamiento.

25:50 AARTCC **Negativo, no está equivocado. Quiero que mantengas una detenida observación y si interceptaseis una señal transponder verificar que no tienes ningún vehículo militar operando en ese área.**

25:57 ROCC **Eso es afirmativo. No tenemos a nadie en ese área.¿Puede darme la posición de las señales que está recibiendo?**

26:03 AARTCC **"Estoy interceptando una señal a aproximadamente 50 millas al sureste. (4) Pero está (4) directamente enfrente de JAL1628.**

Desafortunadamente el controlador del AARTCC no dijo qué señal se encontraba al sureste de qué punto de referencia. De todas maneras, podría significar al sureste de Ft. Yukon, como indicaba la pantalla del radar. En ese momento el avión estaba a aproximadamente unas 60 millas náuticas al Sur-Suroeste, en relación con el norte *geográfico*, de Ft. Yukon. Sin embargo, con respecto al *Polo Norte magnético* (utilizado en mapas de rutas aéreas) el avión se encontraba al sureste de Ft. Yukon. (La razón de esta diferencia en dirección es que en ese área de Alaska, el Polo Norte magnético tiene una desviación de unos 30° dextrógiro del Polo verdadero , Norte geográfico.)



La conversación continúa como sigue:

26:13 ROCC **OK. Le tengo localizado a ...**

26:15 AARTCC **Ocho millas enfrente de JAL1628 tiene tráfico a la misma altitud (35.000 pies).**

26:18 ROCC **OK. Le tengo localizado, ah, oh, a una distancia de, ah, en la posición 10 en punto a aproximadamente ese radio, si.**

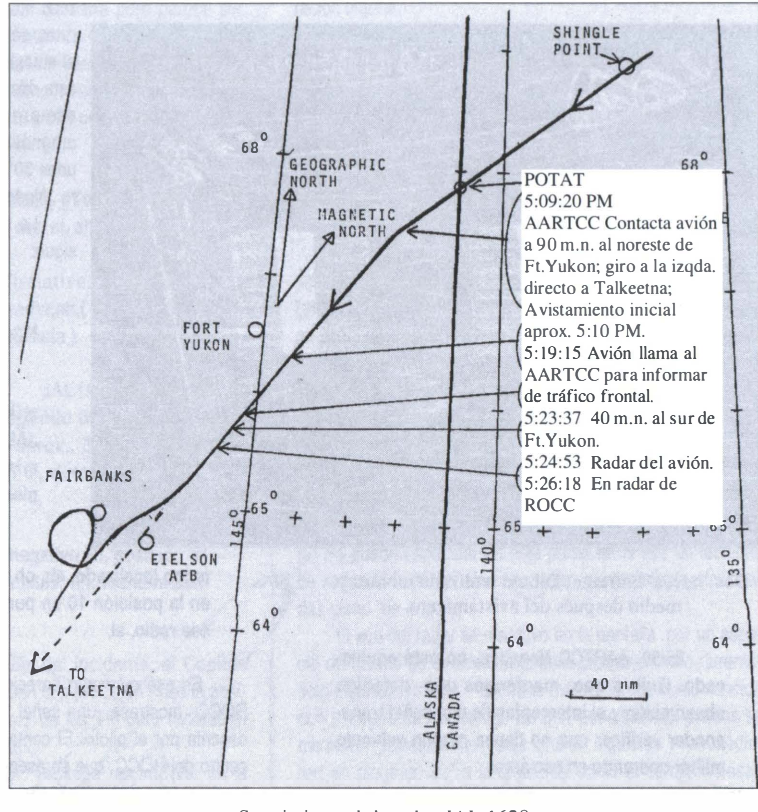
En ese momento pareció como si el radar del centro ROCC mostrase una señal "devuelta" cercana a la zona descrita por el piloto. El centro AARTCC pidió entonces al centro del ROCC que se asegurase de cualquier vuelo militar en el área circundante al avión y dio por terminada la conversación a las 5:26:35 horas.

Aproximadamente un minuto después el centro de AARTCC llamó al centro de ROCC para informar que el "blanco en frente de JAL1628 (4) es desconocido para nosotros." El centro de ROCC respondió (27:53) "OK. Ahora hemos perdido contacto con él." El controlador del centro AARTCC prosiguió diciendo "OK. No estamos pendientes de ese avión (refiriéndose al blanco desconocido) en el ... (inteligible) ... bueno, el avión (JAL1628) todavía tiene contacto visual sólo que no puede identificar el avión desconocido. Cree que tiene una luz estroboscópica blanca y amari-

lla." El controlador del centro de ROCC respondió (28:04) "OK. Todavía no he, yo, hemos perdido contacto con él. No se le ve por ninguna parte." En otras palabras, la pantalla del radar del centro de ROCC no captaba "la señal desconocida".

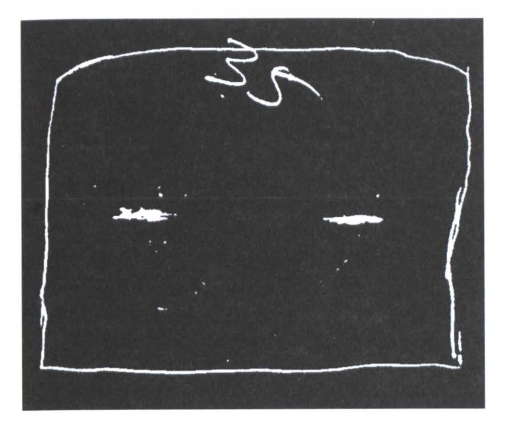
Durante esta conversación, el vuelo mantenía dirección en línea recta de unos 215° (Suroeste) hacia Talkeetna. Las luces extrañas seguían situadas en el lado izquierdo. El Capitán recordó que "cuando se encontraron enfrente de nosotros su posición era ligeramente superior en altitud que la nuestra, pero después se colocaron ligeramente por debajo del horizonte, donde era más difícil verlas. La distancia entre nosotros era todavía de unas siete a ocho millas visuales" (el radar del avión ya no mostraba un eco ya que las luces estaban demasiado alejadas hacia la izquierda).

Minutos antes, cuando el avistamiento comenzó (a las 5:10 PM aprox..), a Ft. Yukon se le situaba a la derecha del avión. El Capitán recordó las condiciones de luz del cielo en ese momento: "Cuando empezamos a ver Ft. Yukon diagonalmente debajo de nosotros, mientras que a la derecha el sol se anunciaba por el Suroeste, pintando el cielo de un rojo rayado, de aprox.. dos o tres milímetros, con una luminosidad débil pero el Este todavía estaba de un negro cerrado." Un cálculo de la elevación angular y azimuth solar muestra que en el momento del avistamiento el Sol estaba a aprox..15° *por debajo* del horizonte, apreciado desde un nivel terrestre y estaba a un azimuth de unos 270°, o dirección Oeste. Esto lo colocaría por debajo del horizonte y a aprox.. 55° a la derecha haciendo línea recta con el avión. Así, los cálculos astronómicos muestran que el Capitán cometió una incorrección al hacer referencia a la dirección de la puesta del sol como de "Suroeste". El cálculo es, sin embargo, consistente con las declaraciones del capitán y tripulación que el Sol se anunciaba en el firmamento y que había unas débiles rayas rojizas en el horizonte, enfrente a la derecha. Bajo estas condiciones, el cielo situado a la izquierda del avión estaría muy oscuro y las estrellas serían visibles. La casi luna llena, que había iluminado el cielo mientras el avión sobrevolaba Groenlandia estaba ahora bien detrás del avión y con un azimuth de unos 50° y una elevación de unos 10°. Dos planetas eran visibles por encima del horizonte en el Sureste: Júpiter a un azimuth de unos 140° y a una elevación de algo más de 11° y Marte a casi el mismo azimuth pero sólo unos grados por encima del horizonte. Júpiter brillaba bastante y Marte era mucho más opaco que Júpiter. Júpiter y Marte estaban a 70° a la izquierda en línea recta en el momento en que el avión volaba en dirección Suroeste.



Seguimiento del vuelos JAL 1628.

Para cuando las "pequeñas naves" se alejaron del avión y el centro de ROCC había detectado algunas "señales especiales" cerca del avión, el Sol se encontraba a varios grados por debajo del horizonte, el cielo estaba más oscuro por el Sureste y el avión estaba situado bien hacia Ft. Yukon. El capitán comienza a narrar: "Enfrente de nosotros, en la lejanía había un incremento de luces desde la Base de las Fuerzas Aéreas Militares U.S. Eilson y Fairbanks." Cada una se encontraba a 40 millas de distancia en esos momentos. "Las luces todavía nos seguían exactamente la misma distancia. Sin embargo, estaba demasiado oscuro para identificar, sólo por las luces, si se trataba de las mismas naves que volaban enfrente de nosotros minutos antes. Daba la impresión de que volábamos



Dos luces planas y pálidas y la 'silueta de una nave gigantesca'. Dibujo realizado por el capitán Terauchi, 17 de Noviembre. Duración: 35 minutos.

al lado de la claridad y les dimos ventaja de estar en el lado oscuro." Esto es, desde el punto de vista de la supuesta "nave nodriza" el avión fue visto a contraluz de un luminoso cielo occidental, pero la tripulación del avión no podía ver la silueta de la "nave nodriza" porque se perfilaba contra el lado oscuro en el Sureste. Al Capitán sólo le fue posible ver las débiles luces de la "nave nodriza".

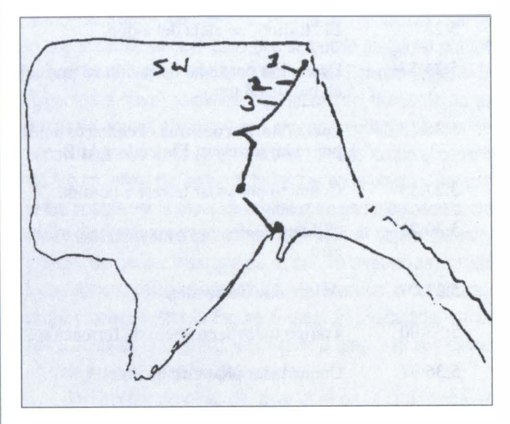
A medida que el avión se aproximaba a Eielson y Fairbanks, el capitán vio aparecer "súbitamente del lado Norte... quizás a una distancia de cuatro o cinco montañas dos luces muy brillantes." Tuvo varias ideas de lo que podría ser. No pudo identificar las luces terrestres convencionales porque "el vuelo por encima del territorio de Alaska se hace durante el día y es un tanto confuso tratar de identificar el tipo de luces" en el suelo. Al final decidió que las luces se encontraban a lo largo del oleoducto de Alaska.

UNA NAVE GIGANTESCA



DOSSIER

Continuando con su narración, el Capt. Terauchi recordó que : "Llegamos al espacio aéreo que está por encima de la Base de las Fuerzas Aéreas de Eielson y Fairbanks." (De hecho, en ese momento, aprox.. las 5:30 PM, el avión se encontraba a 20 millas al Noroeste de Eielson y unas 30 millas al Este- Noroeste de Fairbanks.)



Mapa del rastreo del avión. Los números indican las posiciones del avión cuando el "tráfico" apareció tal y como ilustran las figuras de la página 28 y la contigua a ésta)

"Las luces (de la ciudad) eran extremadamente brillantes a unos ojos acostumbrados a la oscuridad ." (Las luces de la cabina habían sido apagadas para eliminar los reflejos de las luces interiores en la ventana.) "Nos encontrábamos justo por encima de las brillantes luces de ciudad cuando notamos la luz blanca pálida detrás de nosotros. ¡ Ay !

Había una silueta de una nave gigantesca. Debemos irnos rápidamente. 'Centro de Anchorage. Somos JAL1628 pidiendo un cambio de ruta 45° a la derecha .' Pasó toda una eternidad antes de recibir el permiso." (2).

De hecho sólo pasaron 15 segundos antes de recibir el permiso, tal y como la transcripción de la cinta magnetofónica del AARTCC muestra. Sin embargo, tomó más tiempo dar el giro (Ver Figura 7) (pág. 34).

HORA hora,min,sec.	SUCESO
5:09	AARTCC contacta con JAL1628; el avión gira a la izquierda hacia Taalkeetna.
5:10 - 5:18	Unos "dos aviones" por debajo y a la izquierda vistos por el capt. Terauchi.
5:18 - 5:19	"Las naves" aparecen enfrente del avión.
5:19:15	Avión a AARTCC: "dos tráficos" frontales a una milla.
5:21:56	"El color es blanco y amarillo".
5:23	El "tráfico" se aleja del avión.
5:24:53	Detección por radar del avión en posición 11 en punto a 8 mn.
5:26:18	Fuerza Aérea confirma el contacto del ROCC por radar terrestre, Elmendorf AFB.
5:27:53	Contacto por radar terrestre perdido.
5:30:23	"Silueta de una nave gigantesca"; avión pide giro.
5:32:07	Avión pide descender.
5:33:00	Tráfico todavía en vuelo de formación.
5:36:37	Controlador pide giro de 360°.
5:39:05	Rastreo de blanco en radar.
5:40:17	Avión desestima acción.
5:44:17	"Tráfico" en posición 9 en punto.
5:48:34	"Tráfico" a 10 mn en posición 7 ó 8 en punto.
5:49:45	Avión UA a unas 25 millas del avión JAL; destellos de luces frontales.
5:50:35	Avión UA no ve "tráfico". El avión informa que el "tráfico" ha desaparecido.

Figura 7

30:16 JAL1628 **(comunicación indescifrable)**

30:20 AARTCC **JAL1628 heavy, no nos es posible entenderte. Repite.**

30:23 JAL1628 **Pido, ah, desviarme, ah, ah, de, ah, objeto, ah, pido cambio de dirección a dos cuatro cero.**

30:31 AARTCC **JAL1628 roger. Vuele en dirección dos cuatro cero. .... JAL1628 heavy, desviación aprobada por causa del tráfico.**

*30:49*JAL1628 **Es, ah, bastante grande...**

30:52 AARTCC **JAL1628 heavy, no nos es posible entenderte. Repítelo de nuevo.**

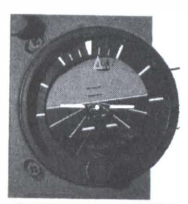
30:56 JAL1628 **Es, ah, muy muy grande, ah, avión.**

Los datos de la detección por radar muestran que al preguntar el Sr. Tamefuji por una dirección de 240° lo que en sí estaba pidiendo era un giro a 60° a la derecha. A las 5:31:08, unos 50 segundos después que el Sr. Tamefuji pidiese permiso para girar, el avión comenzó a girar de su dirección *magnética* de 182 (+/-1) grados (aprox.. 215° respecto Norte geográfico). A las 5:32:08 el avión se mantenía en la nueva dirección de 222° magnéticos (255 en verdad), un giro de 40°, que se acerca a los 45° recordados por el Capitán pero menos del giro de 60° pedido por el Sr. Tamefuji.

La narración del capitán continua después del giro a la derecha: "Verificamos nuestra parte trasera (y) todavía nos seguía la nave. 'Aquí JAL1628. De nuevo pedimos cambio de ruta 45° a la derecha.' Teníamos que perder de vista ese objeto. 'JAL1628, al habla el Centro de Anchorage. Le aconsejamos, siga y gire 360° .' 'JAL1628, gracias. giraremos 360°." (2)

Desafortunadamente el Capitán no recordó con total precisión estos aparentemente angustiosos momentos. La transcripción del AARTCC muestra que no hubo petición para un segundo giro. Sí hubo, sin embargo, una petición para un descenso en altitud de 35.000 pies a 31.000 pies a las 5:32:07, seguido por una petición de un giro a una posición de "dos uno cero," i.e., un giro a unos 10° a la izquierda, a las 5:34:56. Más tarde, a las 5:36:37 el controlador del AARTCC pidió al avión hacer un giro a la derecha de 360°. Pero estamos adelantando acontecimientos.

Antes de continuar merece la pena analizar lo que el capitán ha querido decir en su declaración que vio la "silueta de una gigantesca nave". El término silueta, se aplica a una situación en la que el observador ve el perfil de un relativo objeto oscuro contra un fondo brillante o al revés. La situación del avión justo antes de girar era al Noroeste de Eielson y aproximadamente al Este de Fairbanks. Al Este de Eielson no hay ciudades, sólo montañas. Mirando hacia atrás y a la izquierda, de esa manera, el piloto evitaba mirar las luces de ciudad. Esto significaría que algo en el cielo, a una altitud cercana a la del avión, no se perfilaría contra un fondo brillante a no ser que la luz de la Luna (en el horizonte detrás del avión) permitiera aclarar la noche. Quizás esto es lo que sucedió, en cuyo caso uno se puede preguntar porqué el capitán no había visto la silueta antes. Por otra parte, si la "gigantesca nave" estuviese por debajo del horizonte no se perfilaría contra el cielo y la Luna no ayudaría ya que se encontraría muy baja en el horizonte. Quizás lo que el capitán vio fue un reflejo de las luces terrestres en el objeto y por eso le fue posible ver la silueta a contraluz de un fondo oscuro. De todas maneras, tuvo la impresión de que el objeto era muy grande, de hecho, más que su avión. Todavía podía ver las luces blancas pálidas horizontales pero también otra estructura tal y como ilustra la Figura 5 (pág. 26), dibujada varias horas después del suceso, y la Figura B (pág. 31), que dibujó un mes y medio después del suceso.



Justamente después de girar el avión a la derecha, el controlador del centro AARTCC llamó al controlador del Radar de Fairbanks para averiguar si el radar de corto alcance tenía un blanco cerca del avión de las Líneas Aéreas Japonesas. El radar de acercamiento informó que no había otro blanco más que JAL1628.

Justamente después del giro a la derecha, el avión volaba en una dirección de unos 255° (verídicos) y estaba a unas 20 millas al Norte del AFB Eielson y 30 millas al Este de Fairbanks. A las 5:32 PM la conversación entre el controlador y el JAL1628 continuaba.

32:07 JAL1628 **JAL1628, ah, pide descender.**

32:20 JAL1628 **JAL1628. Pide tres uno cero.**

32:25 AARTCC **JAL1628 heavy, comprendido. Pidiendo nivel de vuelo tres uno cero.**

32:34 AARTCC **JAL1628 heavy, sus trasmisiones no son legibles. Repítalo de nuevo.**

32:39 JAL1628 **Nivel de vuelo tres uno cero.**

32:41 JAL1628 **heavy, descender a discreción del piloto. Mantener nivel de vuelo tres uno cero.**

32:45 JAL1628 **Dejar tres cinco cero a tres uno cero.**

Los datos de rastreo muestran que el avión descendió de 35.000 pies a 31.000 pies en un espacio de cuatro minutos, alcanzando la altitud inferior cuando el avión se encontraba casi al Sur de Fairbanks y justo antes de comenzar el giro de 360° (ver Figura 7).

32:58 AARTCC **JAL1628 heavy, ¿todavía tienen su tráfico?**

33:00 JAL1628 **Todavía, ah, vienen, ah, ah, en formación, en, ah, formación.**

33:07 JAL1628 **JAL1628, entendido.**

Pasó un minuto y medio, durante el cual el avión voló en dirección recta mientras reducía su altitud. Después el AARTCC decidió averiguar qué había sucedido al tráfico.

34:38 AARTCC **JAL1628 heavy, diga posición de su tráfico.**

34:42 JAL1628 **Afirmativo. Justo sobre Fairbanks(4).**

34:52 AARTCC **JAL1628 heavy, comprendido. Su tráfico está situado por encima de Fairbanks en este momento.**

34:56 JAL1628 **Afirmativo...ah, pide dirección dos uno cero.**

35:02 AARTCC **JAL1628 heavy, roger. Desviaciones aprobadas por ser necesarias para el tráfico.**

Los fragmentos de esta transcripción muestran que el capitán cometió un error al recordar un segundo giro a la derecha. En cambio, el avión giró a la izquierda unos 12° al dar las 5:35:09 y continuó girando (ver Figura 7) como tomando dirección a Talkeetna. En el momento del giro a la izquierda la altitud había disminuido a unos 33.000 pies.

Si el objeto se encontraba al lado izquierdo del avión, la declaración de que el objeto estaba "por encima de Fairbanks" a las 5:34:42 no puede ser correcta ya que a esa hora Fairbanks todavía se encontraba bastante alejada y algo más a la derecha (Ver Figura 1 y 7).

35:15 AARTCC **JAL1628 , díganos la altitud de su tráfico.**

35:20 JAL1628 **Ah, oh, mis, ah, mismo nivel.**

Transcurrió otro minuto durante el cual el centro AARTCC llamó de nuevo al Radar de Aproximación de Fairbanks y una vez más el mismo radar informó de que no había otro blanco más que JAL1628. El copiloto indicó que quería proseguir su vuelo directamente a Talkeetna.

36:12 JAL1628 **Ah, Centro de Anchorage, JAL1628. Pide directo a Talkeetna.**

36:18 AARTCC **JAL1628 heavy, puede proseguir directamente a Talkeetna y, ah, avíseme de la posición de su tráfico.**

36:24 JAL1628 **ah, misma posi ... misma posición.**

En otras palabras, parece ser que el "tráfico"se había mantenido en la misma posición relativa al avión y había descendido a la vez que el avión a una altitud de unos 31.200 pies (3) . El centro de AARTCC decidió que era hora de "examinar" este "tráfico" poco usual.

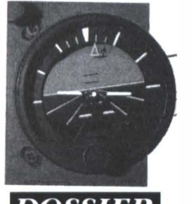
36:37 AARTCC **JAL1628 heavy, señor, le voy a pedir que haga un giro a la derecha a tres seis cero grados, giro de trescientos sesenta grados y avíseme de lo que hace su tráfico entonces.**

36:47 JAL1628 **Giro a la derecha tres sesenta.**

El avión inició el giro hacia las 5:37:15. El piloto, en el testimonio que escribió un mes y medio más tarde, citaba este hecho aunque recordaba erróneamente un segundo giro a la derecha. Además colocaba el descenso de altitud después del giro en vez de con anterioridad. En el testimonio del capitán justo después de la incorrecta mención de un segundo giro a la derecha, puede leerse: "Tenemos que alejarnos del objeto. 'JAL1628. Este es el centro de Anchorage. Le aconsejamos que continúe y efectúe un giro de 360 grados'. 'JAL1628, gracias. Continuaremos con el giro de 360 grados'. Era un círculo demasiado pequeño para efectuarlo con el piloto automático; por tanto, pasamos a modo manual y fijamos el giro a la derecha con una inclinación de 30 grados. Miramos hacia nuestra derecha y adelante pero no vimos ninguna luz. Nos tranquilizamos, creyendo que el objeto podría habernos abandonado y volvimos al vuelo horizontal, pero cuando comprobamos a nuestra espalda el objeto seguía estando exactamente en el mismo sitio." (Tras estas frases de su relato, el capitán se refiere al descenso de los 35.000 a los 31.000 pies, que sitúa incorrectamente después del giro. En realidad, el descenso a los 31.000 pies se había completado justo antes del giro. Ver Figura 7).

Figura 6

Ilustración de como se movieron las presuntas "naves" con respecto al avión y como el eco apareció en la pantalla del radar meteorológico. Dibujo del capitán Terauchi, 17 Noviembre 1986. El blanco del radar está situado en la parte inferior izquierda de la pantalla redonda a unas 7 millas náuticas.



DOSSIER

Mientras el avión empezaba la maniobra de giro el AARTCC se comunicaba con el ROCC. A las 5:37:23 el ROCC confirmaba que no había ningún avión militar "trabajando ahí afuera" y a las 5:37:30 añadía que la pantalla de radar no mostraba ningún "tráfico". AARTCC vuelve a llamar al avión. En este momento éste lleva aproximadamente un minuto y medio girando.

38:55 AARTCC **JAL1628 heavy, señor, ¿le parece que su tráfico sigue acompañándoles?.**

38:57 JAL1628 **Ah, (ininteligible) distinguido.**

39:01 AARTCC **¿JAL1628, repita?.**

39:04 JAL1628 **Eso, ah, desapareció. JAL1628.**

39:10 AARTCC **JAL1628 heavy, roger. A su discreción proceda directamente hacia Talkeenta, J125 Anchorage.**

Antes de que el avión girase a la derecha, la "nave nodriza" estaba situada detrás y a la izquierda. Por tanto, existen tres posibles resultados después del giro: *(a) si el objeto se mantuvo estacionario mientras el avión giraba,* inicialmente habría "desaparecido" oculto por la propia aeronave y luego habría reaparecido casi detrás del avión en su lado derecho antes de que se completase la maniobra; *(b) si el objeto realizó también un giro a la derecha pero por la parte exterior (es decir, con un radio mucho mayor) del realizado por el avión,* hubiera permanecido a la izquierda y no habría dejado de verse en ningún momento; y (c) si *el objeto realizó también un giro a la derecha pero permaneciendo detrás de la aeronave,* hubiese sido invisible durante todo el desplazamiento El hecho de que "desapareciese" tan pronto como el avión inició su giro indica que la "nave nodriza" no realizó ningún maniobra por el exterior del avión. Por otra parte, el capitán y el copiloto recuerdan que miraron por su derecha para ver si reaparecía durante el giro, y no lo vieron. Por tanto, debe haber seguido detrás del avión mientras giraba. Sin embargo, no permaneció detrás al terminar dicho giro porque el capitán recordaba que una vez finalizado y cuando se encontraban de nuevo en rumbo sur "nosotros"

(referido únicamente al capitán, ya que el objeto estaba situado detrás y a la izquierda donde sólo éste podía verlo) "comprobamos a nuestra espalda" y "el objeto seguía estando exactamente en el mismo sitio".

La conclusión que acabamos de manifestar sobre como el objeto puede haber seguido a la cola del avión durante toda la maniobra de giro, es consistente con un informe del radar realizado en esos momentos. Mientras el avión se encontraba girando, el ROCC confirmó ver en el radar una señal anómala en la vecindad del aparato. (Nota: muchos de los tiempos citados a continuación no coinciden con los tiempos en la transcripción facilitada por la FAA. Ello se debe a que algunos de estos últimos son erróneos. Los tiempos que se recogen en la siguiente exposición coinciden con los mencionados en las cintas grabadas de las conversaciones mantenidas entre los dos controladores del AARTCC, el ROCC y el avión, según nos fueron facilitadas por la FAA).

38:57 AARTCC **Centro Anchorage.**

38:58 ROCC **Sí, este es uno-raya-dos de nuevo. Hemos confirmado en otro de los equipos que tenemos aquí que existe un tamaño de vuelo de dos en las cercanías (JAL1628). Sólo un retorno primario.**

39:05 AARTCC **OK. ¿Donde se encuentra?¿Lo está siguiendo?**

39:07 ROCC **Parece como si lo estuviera haciendo, sí.**

39:10 AARTCC **OK. Permanezca a la escucha.**

El empleo del término "tamaño de vuelo de dos" indica que, en la pantalla de radar, JAL1628 tenía un acompañante. Más aún, al ROCC le daba la impresión de que ese acompañante "perseguía", o sea estaba detrás, del avión.

Poco después de que el ROCC confirmase un "tamaño de vuelo de dos", el controlador del AARTCC que permanecía en contacto con el avión a las 5:39:04, informaba como sigue:

39:10 AARTCC **JAL1628 heavy, roger. A su discreción proceda directamente hacia Talkeenta, J125 Anchorage.** (Nota: J125 es una ruta de vuelo).

39:15 JAL1628 **(ininteligible).**

39:23 AARTCC **JAL1628 heavy, roger, señor. El radar militar nos informa de que tienen un retorno primario siguiéndoles en estos momentos.**

39:32 JAL1628 **Ah, ¿repita, por favor?. JAL 1628.**

39:35 AARTCC **JAL1628 heavy. El radar militar nos informa que están recibiendo un retorno primario intermitente detrás de Vds. en su estela, en su estela, repito.**

39:47 **JAL1628 Eso creo. (4)**

Al mismo tiempo que se desarrollaba esta conversación entre el avión y uno de los controladores del AARTCC, su compañero seguía conversando con el ROCC.

39:24 AARTCC **OK. ¿Quieren Vds, o tienen Vds. alguien que puedan mandar allí arriba. o quieren Vds. hacerlo? (4,11)**

39:30 ROCC **Le diré lo que haremos. Vamos a hablar con el oficial de enlace al respecto.**

39:33 AARTCC **OK. Uh, esta empezando a preocupar al** (ininteligible) **de Japan Airlines 1628, un 747. En estos momentos está haciendo un 360 y todavía lo siguen... (4,11)**

39:46 ROCC **¿Donde aparece este retorno de búsqueda, justo detrás de él o donde?.**

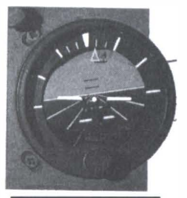
39:50 AARTCC **¿Repita?.**

39:51 ROCC **Ah, voy a hablar con el otro radarista que tenemos aquí, que dispone de otro equipo con el que detectar ese aparato.**

39:54 AARTCC **OK.**

39:55 ROCC **OK. Vamos a informar al oficial militar sobre esto.**

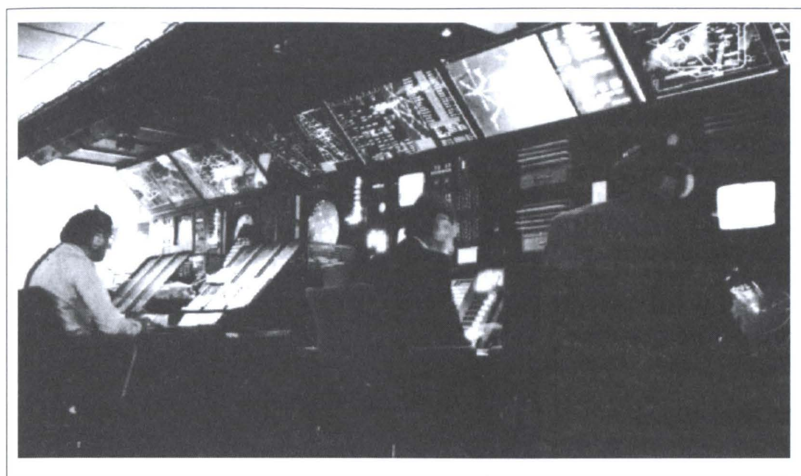
En este punto se termina la conversación con el ROCC y se vuelve a contactar con el avión.



40:10 AARTCC **JAL1628. Anchorage llamando.**

40:12 JAL1628 **Adelante.**

40:13 AARTCC **Roger, señor. ¿Desearía Vd. que los militares manden algo allí arriba (scramble on the traffic)?.**



"Su tráfico está situado por encima de Fairbanks en este momento".

40:17 JAL1628 **Negativo. Negativo.**

La reacción inmediata del capitán Terauchi a la oferta de asistencia militar fue declinarla. En su testimonio, recordaba el suceso y explicaba su reacción de la siguiente forma: "'JAL1628, este es el Centro de Anchorage. ¿Desearía Vd. solicitar un scramble de confirmación?' (subrayado en el texto original) 'Centro de Anchorage, este es JAL1628. No solicitamos scramble.' Rechazamos la oferta rápidamente. Yo sabía que en el pasado hubo un caza militar americano llamado Mustang que había ascendido en busca de una confirmación similar ocurriendo una tragedia. Incluso el F-15 con la más moderna tecnología no representaba ninguna garantía de seguridad frente a criaturas que disponen de un desconocido nivel de tecnología científica".

A pesar de la rápida respuesta negativa, el AARTCC se mostraba persistente:

40:26 AARTCC **JAL1628 heavy, señor, tenemos militares, ah, en Eielson, a unas cuarenta millas. Puedo hacerlos despegar y que comprueben ese tráfico.**

40:34 JAL1628 **Roger.**

40:35 AARTCC **JAL1628, roger. ¿Desearían Vds. que lo hagamos?**

En este momento un vuelo militar referido como TOTEM, que no era una avión de caza pero se encontraba ya en el aire, se ofreció a verificar el tráfico. Sin embargo, la transmisión presenta interferencias y el controlador del AARTCC pensó que estaba oyendo al JAL1628. JAL1628 también quedo momentáneamente confundido:

40:44 TOTEM **Centro de Anchorage, tienen Vds. a TOTEM 41 aquí arriba. Nosotros podríamos ser capaces de acercarnos.**

40:48 AARTCC **JAL1628, no hemos recibido bien. Repita.**

40:55 JAL1628 **Ah, ¿repita?. JAL1628.**

40:59 AARTCC **JAL1628, no hemos recibido bien su transmisión, señor. Tenemos un avión militar en sus cercanías que puede, ah, comprobar ese, ah, tráfico cercano a Vds.**

41:07 JAL1628 **Ah, (ininteligible) 1628. No aparece tráfico en el radar sobre nosotros.**

Ha pasado ya un minuto desde que el AARTCC había ordenado al avión que volase directamente hacia Talkeetna. En este momento, 5:39:10, el avión se encontraba

aproximadamente en un tercio de su maniobra de giro (ver Figura 7). Finalmente a las 5:42:04 el avión responde. A estas alturas el giro estaba completado en unos 3/4.

42:04 JAL1628 **Centro de Anchorage. Japan Air 1628. Confirme directo a Talkeetna tres uno cero.**

42:09 AARTCC **JAL1628 heavy. Afirmativo. Directo a Talkeetna y descenso a discreción del piloto. Mantenga nivel de vuelo dos cinco cero.**

42:16 JAL1628 **Ah, a disccreción del piloto. Dos cinco cero. JAL1628.**

Mientras el avión estaba siguiendo dirigido a Talkeetna el AARTCC y el ROCC seguían discutiendo las señales de radar.

41:51 AARTCC **¿Donde está, ah, siguen Vds. teniendo un primario, ah, cerca del vuelo JAL?.**

41:56 ROCC **OK. Permítame mire mi otro....**

41:59 AARTCC **En ese caso, ¿cual es su posición?.**

42:00 ROCC **OK. Permanezca a la escucha.**

42:24 ROCC **Parece como si el, ah, se hubiera desviado a la izquierda y luego posiblemente hubiese vuelto a situarse a la cola del avión. Sin embargo, no puedo verlo ahora. No puedo captarlo.**

Mientras tenía lugar esta conversación el capitán Terauchi se encontraba mirando a su izquierda y hacia atrás. Y allí estaba de nuevo.

42:35 JAL1628 **Ah, Tenemos... Centro de Anchorage, JAL1628. Lo tenemos a la vista en la misma posición, corto.**

42:42 AARTCC **JAL1628, entendido. A la vista, misma posición.**

Esta afirmación, realizada mientras el avión estaba acabando su giro para dirigirse hacia el sur (ver Figura 7) (pág. 34) indica, como se comentó con anterioridad, que la "nave nodriza" puede haberse desplazado a la cola del avión. El capitán recuerda lo sucedido de la siguiente forma: "El consumo de combustible durante el vuelo era casi el previsto pero teníamos sólo un margen de unas 3.800 libras y como tal no bastaba para permanecer mucho más tiempo dando vueltas. Teníamos que llegar a Anchorage". En este punto de su testimonio el capitán recuerda las instrucciones para dirigirse directamente hacia Talkeetna. Sin embargo, incorrectamente, también menciona que había sido su vuelo el que había solicitado dichas instrucciones (fue el AARTCC el que inició el procedimiento; véase antes). El capitán continua: "Comprobamos nuevamente detrás de nosotros. La nave estaba en formación y ascendiendo con nosotros. Nos preguntábamos y temíamos sus propósitos." Nótese que la palabra ascendiendo debería haber sido descendiendo (el avión nunca ascendió durante el avistamiento) y además, está cronológicamente mal empleada en dicho relato ya que el descenso ocurrió antes, y no después, del giro.



Detección de 'blancos ' en el radar.

El relato escrito continua con sus recuerdos sobre la solicitud de enviar un avión militar. Sin embargo, sabemos por la transcripción que la discusión de este tema tuvo lugar antes de que el avión completase el giro, en vez de, como recuerda el capitán, después.

Después de un minuto y medio el AARTCC decidió comprobar si el tráfico seguía o no con el avión.

44:07 AARTCC **JAL1628, señor, ¿tienen Vds. todavía el tráfico a la vista?.**

44:12 JAL1628 **Ah, repita por favor.**

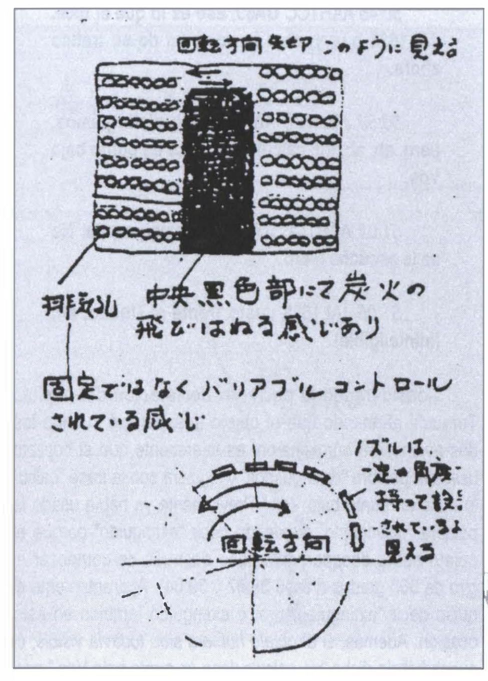


Figura 9. Visión lateral y superior de la 'nave'. Arriba: Aspecto de lo observado por la tripulación. Las luces se movían a la izquierda y derecha según indican las flechas. Debajo: Dibujo del capitán Terauchi de lo que podría parecer la 'nave' vista desde arriba. No se muestran todos los tubos. Reposan en un círculo que forma el final de una superficie cilíndrica.

44:13 AARTCC **JAL1628 heavy. ¿tienen Vds. todavía el tráfico (a la vista)?.**

44:17 AARTCC (Nota del traductor: debería ser JAL1628) **Ah, afirmativo, ah, a las nueve.**

El capitán Terauchi recuerda la reaparición de la "nave nodriza" como sigue: "Volábamos hacia Talkeetna a una altitud de 31.000 pies. La nave espacial todavía nos seguía, no nos dejaba en absoluto."



A estas alturas el reactor había completado ya su giro y se desplazaba rumbo a Talkeetna. Sobre las 5:40 un avión de pasajeros de United Airlines (UA) despegó desde Anchorage en dirección norte hacia Fairbanks. Varios minutos después informaba encontrarse a 29.000 pies y en un rumbo de 350 grados (magnético). El controlador del AARTCC decidió preguntar al piloto de UA si podía ver algo detrás del vuelo de JAL. A las 5:44:43 el controlador llamó al piloto de UA para decirle que el vuelo de JAL se encontraba a sus once en punto y a 110 millas náuticas al norte "y tiene un tráfico siguiéndole, señor. Es un tráfico desconocido... Quisiera que vieran si pueden ver algo junto a él." El piloto de UA dijo que echarían un vistazo cuando se encontrasen más cerca. El controlador pidió al vuelo de JAL que se mantuviese a 31.000 pies y al vuelo de UA que permaneciese a los 29.000 pies. Luego procedió a dirigir el vuelo de United de forma que los aviones pasasen a unas cinco millas entre si.

46:48 AARTCC **JAL1628 heavy. Mantenga nivel de vuelo tres uno cero.**

46:54 JAL1628 **JAL1628 (ininteligible) mantener tres uno cero.**

46:59 AARTCC **JAL1628, roger. Tengo un avión de United que se aproximará a Vds. y echará un vistazo, ah, para ver si puede identificar su tráfico.**

47:06 JAL1628 **Gracias.**

Varios minutos después los aviones se encontraban mucho más cerca y acercándose rápidamente (la separación entre ambos se reducía a un ritmo de 15 a 20 millas náuticas por minuto).

48:16 UNITED **United sesenta y nueve. ¿Puede indicarnos nuevamente el tráfico, por favor?.**

48:19 AARTCC **United sesenta y nueve, heavy, afirmativo. El, ah, Japan Air se encuentra a sus once en punto y cinco cero millas al sur.**

48:28 UNITED **Ah, roger. Gracias.**

48:31 AARTCC **JAL1628 heavy, señor. Dígame la posición de su tráfico.**

48:34 JAL1628 **Ah, ahora, ah, ah, se mueve hacia, ah, alrededor de diez millas ahora, ah, ah, posición, ah, siete, ah, ocho en punto, diez millas.**

48:34 AARTCC **JAL1628 heavy, roger.**

Conforme los aviones se acercaban en el oscuro cielo la "nave nodriza" aparentemente se fue quedando retrasada, permitiendo que el avión de JAL se alejase. Desde luego, la distancia de diez millas se trataba sólo de una estimación del piloto. No podía medir la distancia con exactitud porque el radar del avión no puede "ver" hacia atrás a tanta distancia. El piloto de United solicitó al AARTCC sugerir al piloto de JAL que hiciese parpadear las luces frontales de su aparato para permitir su localización. A las 5:49:45 el piloto de JAL lo hizo. En ese momento los aviones se encontraban a unas 25 millas entre sí. El capitán Terauchi recuerda lo ocurrido: "Más o menos al mismo tiempo (o sea, cuando el avión se dirigía ya hacia Talkeetna después de su giro de 360 grados) un avión de pasajeros de la United Airlines que había despegado de Anchorage hacia Fairbanks se encontraba en nuestra misma zona de vuelo y entró en comunicación con el Centro de Anchorage. Escuchamos como éste último les informaba que había un objeto cerca del vuelo JAL1628 y les pedía confirmación. Escuchamos como el Centro de Anchorage informaba al avión de United Airlines que JAL1628 estaba a una altitud de 31.000 pies, y por tanto, United debía mantener los 33.000 pies." (Realmente la transcripción muestra que la altitud del vuelo UA era 29.000 pies). Parecía como si el Centro de Control de Anchorage quisiera hacer pasar el vuelo de United sobre la nave espacial. Nosotros nos encontrábamos volando en el lado este del monte McKinley. El vuelo de United se nos aproximó. El avión de United nos pidió que hiciésemos parpadear nuestras luces de aterrizaje para localización y ambos pudimos confirmar nuestras posiciones visualmente. El vuelo de United seguía acercándose. Sabíamos que podían vernos. Cuando el avión de United pasó a nuestro lado, la nave espacial desapareció súbitamente y no quedó nada más que la luz de la Luna."

Cuando los aparatos se encontraban a unas 12 millas de separación y todavía aproximándose, el avión de United informó estar viendo el avión de JAL y nada más. Sin embargo, aparentemente a estas alturas la "nave nodriza" había desaparecido.

50:35 UA69 **UA69 heavy. Tenemos el vuelo de Japan Airlines a la vista. No vemos a nadie en las cercanías. Se encontraría situado a sus siete en punto, ¿uh?.**

50:46 AARTCC **UA69, eso es lo que él dice. JAL1628 heavy, diga la posición de su tráfico ahora.**

50:52 JAL1628 **Ah, ahora lo distinguimos, pero, ah, ah, su, cálculo, ah, doce en punto bajo Vds.**

51:02 AARTCC **JAL1628 heavy, repita. No se le escucha bien.**

51:06 JAL1628 **Justo frente al United, ah, (ininteligible).**

Considerando la posterior declaración del capitán Terauchi afirmando que el objeto desapareció cuando los dos aviones se aproximaron, es interesante que el copiloto usase la palabra "distinguimos" y siguiera con la frase "calculo doce en punto bajo Vds." Previamente ya había usado la palabra "distinguido" queriendo decir "extinguido" porque el objeto había desaparecido poco después de comenzar el giro de 360 grados (véase 38:57 y 39:04). Aparentemente él quiso decir "extinguiéndose" o extinguido también en esta ocasión. Además, si *el objeto hubiera sido todavía visible,* él nunca habría dicho "yo *calculo* doce en punto bajo Vds." porque el capitán habría sido capaz de ver donde se situaba el objeto en relación con el avión de United. Por tanto, parece que el objeto (o la luz) había desaparecido ya a estas alturas.

Es tambien importante destacar que el copiloto empleo las palabras "bajo Vds" lo que sugiere que en ese momento del vuelo la tripulación pensaba que el avión de United volaba por encima de su altitud. Esto es lo que el capitán recordaba con posterioridad. Quizá ellos no oyeron al controlador decirle al vuelo UA que mantuviese los 29.000 pies.

A las 2:51:32 **(Nota del traductor: debe ser 5:51:32),** después de que los aviones se hubiesen cruzado, el vuelo de United informó estar viendo el avión de JAL silueteado contra el cielo. El capitán podía ver la estela y el avión, pero nada más. El controlador respondió "nosotros recibimos unos pocos retornos primarios del objeto y después, ah, realmente nunca tuvimos un buen seguimiento del mismo," queriendo decir que el radar nunca mostró una línea continua de retornos primarios asociados con el inusual "tráfico".

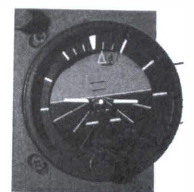
Después de que el vuelo de United se hubiese cruzado con el vuelo de JAL en un punto a unas 60 millas náuticas al sur de Fairbanks (véase Figura 7 en el instante 50:52) el AARTCC solicitó a TOTEM que volase tambien hacia el avión de JAL para echar un vistazo. AARTCC indicó al avión de JAL que descendiese y este informó sobre el "tráfico".

53:10 AARTCC **JAL1628 heavy, descenso a discreción del piloto. Mantenga nivel de vuelo dos cinco cero.** (25.000 pies).

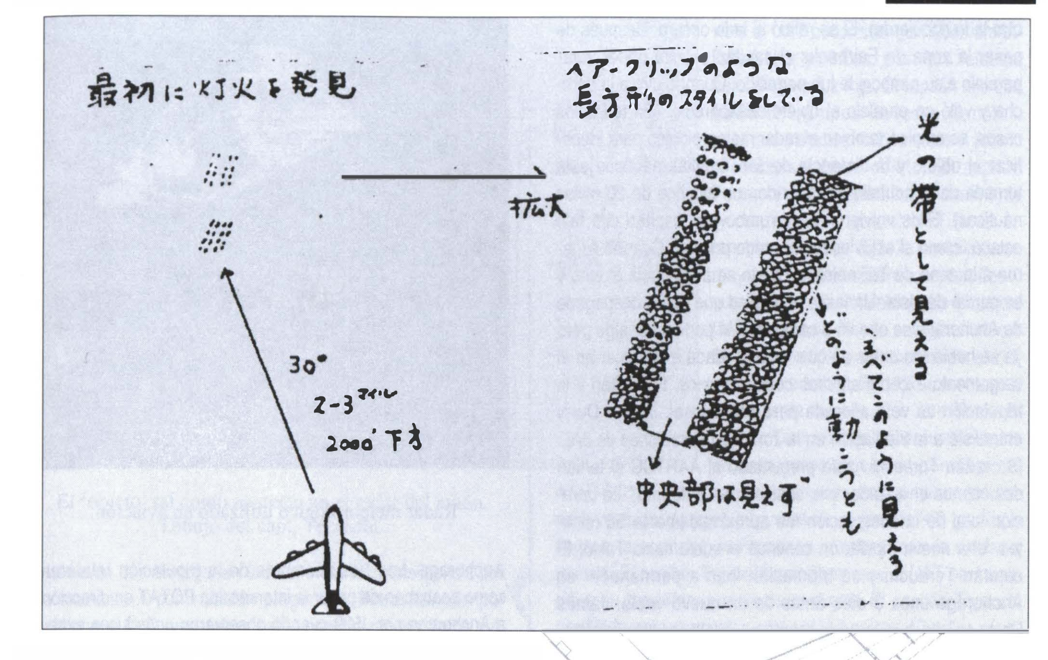
53:13 JAL1628 **JAL1628, aj, a discreción del piloto mantener ah, dos cinco cero, bien, ah, ah, No puedo, no puedo ver, ah OVNI, corto.**

53:27 AARTCC **JAL1628 heavy, entendido. Vds. ya no ven el tráfico.**

53:31 JAL1628 **Afirmativo.**



Durante los siguientes minutos TOTEM observó el avión del JAL pero no pudo ver ningún otro tráfico. JAL1628 siguió viaje hasta Anchorage donde aterrizó a las 6:20 PM.



Situación de las 'luces' con respecto al avión. Dibujo realizado por el capitán Terauchi.

LAS REPERCUSIONES

Debido al informe sobre un tráfico inusual lat ripulación fue entrevistada inmediatamente por el oficial de la FAA Jack Wright, y después por los agentes James Derry y Ronald Mickie. El señor Wright recopiló la siguiente información:

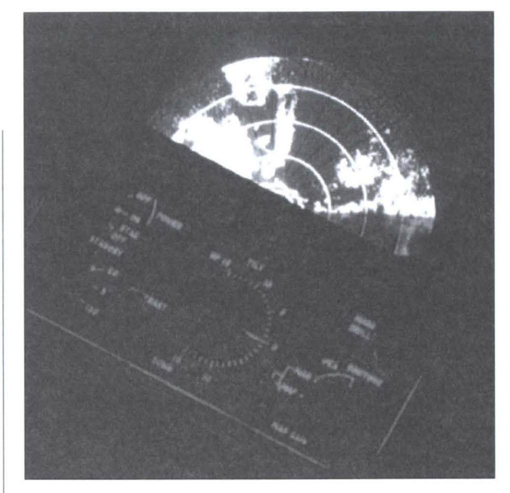
"Recibí una llamada de Dick Powers referida a un vuelo de JAL cuyo capitán afirmaba que le habían seguido. Observé el aterrizaje del aparato a las 18:20 horas (6:20 PM). No pude ver ningún otro avión. El Boeing 747 fue conducido a la zona internacional. Yo personalmente entrevisté al capitán

Terauchi y a los otros dos componentes de la tripulación. El capitán manifestó que era la primera vez que le había sucedido algo parecido. Empezó comentando como aproximadamente 5 millas náuticas después de haber pasado la frontera entre Alaska y Canadá a unos 35.000 pies algo apareció 5 a 7 millas náuticas en frente del avión. Tenía luces, 4 ó 5 en una línea (véase dibujos) y dijo que era más grande que ellos (B-747). En ocasiones el objeto se situaba en el lado del avión correspondiente al capitán (derecha). Nunca en el otro lado (izquierda). El se refirió al lado oscuro. Después de pasar la zona de Fairbanks el capitán solicitó poder volar paralelo a su rumbo y le fue permitido. Cuando giró a la derecha y voló en paralelo el objeto desapareció. (En todos los casos, se empleó tambien el radar meteorológico para identificar el objeto y la distancia de 5 a 7 millas náuticas está tomada de la pantalla de radar-con un alcance de 20 millas náuticas). Ellos volvieron a su rumbo y el capitán dijo "allí estaba, como si estuviese esperando por mí". Cuando llegaron a la zona de Talkeetna el objeto se alejó hacia el este y se perdió de vista. Un vuelo de United que había despegado de Anchorage se ofreció a comprobar si podían ver algo pero ya se había ido antes de que llegase. Nada a destacar en el cargamento excepto algunos costosos vinos. El capitán y la tripulación se veía alterada pero profesional. James Derry entrevistó a la tripulación en la zona de operaciones de JAL. El capitán Terauchi había preguntado al AARTCC si tenían dos objetos en el radar y le contestaron "sólo uno." La duración total de la observación fue aproximadamente 55 minutos. Una nueva tripulación continuó el vuelo hacia Tokio. El capitán Terauchi y su tripulación iban a permanecer en Anchorage unos 3 días antes de un nuevo vuelo. James Derry solicitó que las grabaciones y cualquier otra información no fueran destruidas".

El escaso volumen de información de este informe inicial indica que el señor Wright no llevó a cabo una larga entrevista con el piloto y su tripulación. También indica que no entendió exactamente lo sucedido, probablemente debido a una combinación de factores: (a) su fallo al no solicitar un relato minuto a minuto de lo ocurrido durante el vuelo; (b) la incapacidad de Terauchi para recordar lo sucedido con precisión y en el orden correcto; y (c) el problema de comunicación (traducción del japones al inglés).

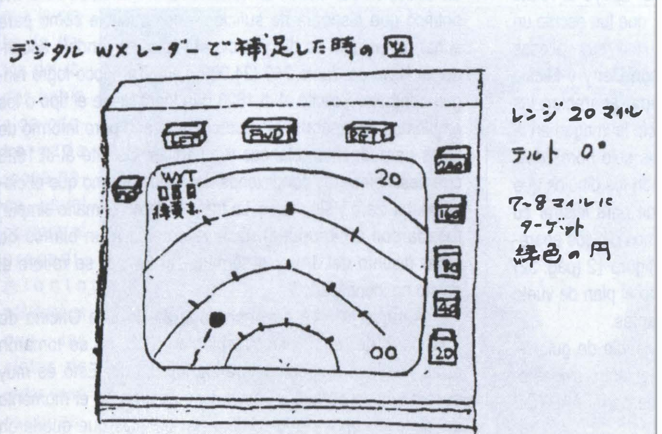
Estos errores a la hora de obtener el relato exacto y completo de lo sucedido en una primera entrevista volvieron, desafortunadamente, a repetirse en la siguiente entrevista realizada por el agente especial James Derry. Tanto él como Ronald Mickle tomaron notas. El agente Derry preparó el siguiente informe sobre esa segunda entrevista:

"El 17 de Noviembre respondí a una llamada del ROCC en referencia a un incidente que involucraba un tráfico aéreo no identificado (UAT) que siguió al vuelo JAL1628 hasta Anchorage. Pedí al agente Mickle que se viera conmigo en el aeropuerto de Anchorage. Al llegar allí me encontré que el agente Mickle y el Inspector Wright ya habían estado en el avión. Los tres nos dirigimos a la zona de operaciones de JAL para entrevistar a la tripulación. Junto a ellos estaba el Sr. Shimbashi, director de operaciones de JAL en



Radar meteorológico utilizado en aviación.

Anchorage. Los tres miembros de la tripulación relataron como acababan de pasar la intersección POTAT en dirección a Anchorage por J529 cuando observaron unas luces extrañas frente a su B-747. Estas luces cambiaron de posición pasados unos 2 minutos pero permanecieron enfrente por otros 10 minutos y luego se desplazaron al lado izquierdo del avión. Los testigos indicaron que todo lo que pudieron ver eran las luces y en ningún momento vieron un objeto. Sin embargo, en su radar WX si aparecía un objeto a unas 7 millas. Las luces eran amarilla, ámbar y verde, pero no rojas. Las luces se encontraban en dos grupos separados que cambiaban de posición relativa entre sí. La tripulación dijo haber contactado con el AARTCC y que éste había confirmado que también lo tenían en el radar. Cerca de Fairbanks la tripulación ejecutó un giro de 360 grados y las luces se mantuvieron siempre en el lado izquierdo. Continuaron vuelo hacia Anchorage y las luces permanecieron visibles hasta unas 40 millas al norte de Talkeetna cuando se alejaron hacia el este. La tripulación informó que su velocidad era de 0,84 Mach y su altitud entre FL390 y 310 como estaba asignado en ese rumbo. El único problema con sus sistemas de a bordo fue alguna estática en el receptor VHF. El sistema de navegación en uso era un INS sin problemas aparentes. Al terminar mi entrevista con la tripulación, llamé al capitán Stevens, oficial de guardia del NORAD, para consultarle si tenía alguna otra pregunta aparte de las ya realizadas. Me dijo que no tenía nada más que preguntar pero que ellos tuvieron dos objetos en el radar (uno era el JAL). Manifestó

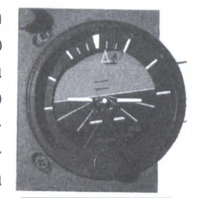


El 'objeto' tal como aparecía en el radar del avión. Dibujo del capt. Terauchi.

asimismo que entregarían todo el material a Inteligencia por la mañana. A continuación pregunte a Bobby Lamkin por teléfono si la Fuerza Aérea había conservado los datos y él así me lo confirmó."

El agente especial Ronald Mickle informó sobre esta segunda entrevista como sigue:

"En respuesta a la solicitud telefónica del Sr. Wright, lo que sigue recoge lo sucedido el 17 de Noviembre de 1986, según se desprende de las notas que tomé durante la entrevista. (Me dirigí) a la oficina de Japan Airlines, siguiendo instrucciones del Director (Derry). Yo (sic) y Jim Derry entrevistamos a la tripulación del vuelo JAL1628, que había informado del avistamiento de un tráfico aéreo no identificado. La tripulación se componía de (Terauchi, Tamefuji y Tsukuda). El capitán Terauchi informó que el vuelo (sólo de carga) había despegado de Reykjavik (Islandia). El capitán Terauchi manifestó haber notado (visualmente) por primera vez el tráfico aéreo no identificado (UAT) en las cercanías de la intersección entre POTAT y el ADIZ. El avión que estaba pilotando (un Boeing 747) se desplazaba en el nivel de vuelo 390, y a una velocidad de 0,84 Mach. El capitán Terauchi indicó que el UAT estuvo situado enfrente de su aparato a una distancia aproximada de siete a ocho millas náuticas durante unos 12 minutos. El capitán afirmó que dicha distancia fue confirmada por el radar Bendix a bordo. El capitán Terauchi relató que mientras tuvo a la vista el UAT pudo distinguir luces amarillas, ámbar y verdes, y un faro rotatorio pero ninguna luz roja. El capitán dijo que había dos grupos de luces distintos, pero que parecían unidos entre sí (como si fueran un único objeto). El capitán Terauchi pudo determinar visualmente (y con el radar) que el UAT tenía un tamaño similar al B-747, posiblemente mayor. El capitán Terauchi manifestó que durante el avistamiento las luces del UAT cambiaron de una posición horizontal a una vertical y se situó frente al 747 pero algo a babor. El UAT se mantuvo a su izquierda durante unos 35 minutos. El capitán Terauchi dijo haberse mantenido en comunicación con el personal del AARTCC durante todo el avistamiento. Indicó haber solicitado (y recibido) permiso para realizar un giro de 360 grados al llegar a la vecindad de Fairbanks mientras todavía estaba a la vista. El capitán Terauchi manifiesta que el UAT permaneció a su izquierda durante todo el giro. El capitán Terauchi perdió de vista completamente al UAT a unas 40 millas náuticas al norte de Talkeetna, tras reanudar su vuelo hacia Anchorage. (El capitán) comentó que sufrieron estática durante sus comunicaciones VHF con el AARTCC, que durante el contacto visual las luces del UAT mostraron algunos movimientos erráticos, que la navegación se realizaba acoplando los INS a bordo, y que el AARTCC le había indicado la presencia de un retorno primario además del de su propio avión. A través de una fuente confidencial en JAL se me informo que esta no era la primera observación de un aparato no identificado realizada por el capitán Terauchi.



La comparación entre las distintas versiones de las entrevistas muestra que el relato completo y exacto, tal como se deriva de las transcripciones y la posterior declaración escrita del piloto, no pudo determinarse en las entrevistas iniciales. De hecho, los entrevistadores muestran unas opiniones algo divergentes sobre lo que el capitán les contó. Parte

del problema puede estar, literalmente, en la traducción (del japonés al inglés), pero otra parte del problema se deriva de la forma en que diferentes personas reaccionan y recuerdan elementos diferentes de un relato. Es muy desafortunado que ninguno de los entrevistadores pensara en grabar las conversaciones para un análisis posterior confiando por contra en su memoria y sus concisas notas sobre lo que se dijo. No obstante, el núcleo principal del relato aparece claramente en estas tempranas entrevistas prestando así apoyo al relato posterior del capitán, mucho más detallado, que fue escrito un mes y medio más tarde. En particular, resultan muy valiosos los dibujos hechos durante la entrevista con Derry y Mickle (Figuras 2,3,5,6). En ellos se muestra como aparecían las luces en distintos momentos y como aparecía la imagen en la pantalla de radar. Estos croquis, realizados sólo horas después del encuentro, coinciden en general con los dibujos que el capitán haría un mes y medio más tarde para ilustrar su declaración (ver Figuras 4 8-11). Estos últimos dibujos aparecieron en los medios de comunicación. La figura 12 (pág. 32) es el mapa realizado por Terauchi indicando el plan de vuelo y la localización de los sucesos mas importantes.

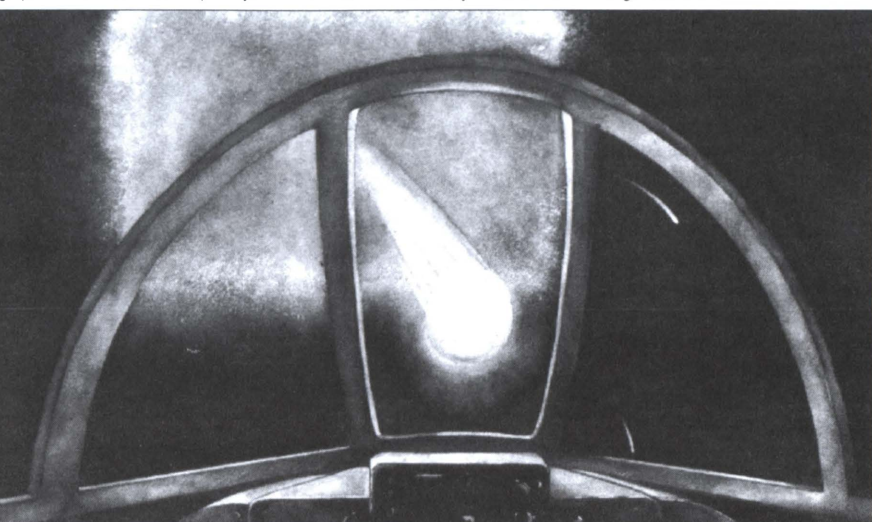
El controlador de tráfico aéreo responsable de guiar el vuelo de JAL preparó su informe al día siguiente, evidentemente sin escuchar primero la cinta grabada por el AARTCC durante el incidente. (13)

"Durante el periodo desde las 20:30 UTC (tiempo universal coordinado) del 17 de Noviembre de 1986 a las 04:30 UTC del 18 de Noviembre de 1986, me encontraba de servicio en el AARTCC de Anchorage. Estuve trabajando en la posición D15 desde las 01:56 UTC a las 02:30 UTC del 18 de Noviembre de 1983." (Nota: esto equivale a decir desde las 4:56 a las 5:30 PM Tiempo Standard de Alaska, del 17 de Noviembre de 1986). Aproximadamente a las 0225Z (5:25 PM) mientras controlaba el vuelo JL1628 con el radar del Sector 15, dicho avión solicitó información sobre tráfico. Les informé que no existía ningún tráfico en sus cercanías. El avión respondió que tenía un tráfico a las doce en punto y a su misma altitud. Le pregunté al vuelo JL1628 si le gustaría una altitud más alta o más baja pero respondió negativamente. Comprobé con el ROCC para ver si ellos tenían algún tráfico militar en la zona o cualquier otro tipo de retorno primario. El ROCC confirmó tener un retorno primario en la misma posición mencionada por JL1628. Yo también obtuve distintos retornos primarios donde el JL1628 informaba del tráfico. JL1628 solicitó permiso para girar rumbo 210 grados. Se le autorizó a realizar todas las maniobras necesarias motivadas por el tráfico. El tráfico permaneció junto al JL1628 durante el giro y el descenso. En las proximidades de Fairbanks yo pedí al JL1628 que realizase un giro a la derecha de 360 grados para ver si podía identificar el aparato. Perdió contacto momentáneamente mientras yo observaba un blanco primario en la posición seis en punto, y a 5 millas. Entonces dirigí el vuelo UA69 en dirección norte de Fairbanks a Anchorage con su aprobación para ver si podía identificar el aparato. Logró contacto con el vuelo JL1628 pero no informó de ningún tráfico adicional. A estas alturas el JL1628 había perdido contacto con el tráfico. También un C-130 militar que volaba en dirección sur desde Elmendorf AFB a Eielson AFB me notificó que disponía de suficiente combustible como para echar un vistazo. Lo dirigí hacia el vuelo, haciéndole ascender al Nivel de Vuelo 240 (24.000 pies). Tampoco logró ningún contacto. Solicité al JL1628 que identificase el tipo o los emblemas del aparato. No pudo identificarlo pero informó de luces parpadeantes blancas y amarillas. Solicité al JL1628 que describiese las condiciones de vuelo. Informo que el cielo estaba claro y sin nubes. La frase "retorno primario simple" (usada con anterioridad) hace referencia a un blanco de radar distinto del JAL y el término "el tráfico" se refiere al objeto no identificado."

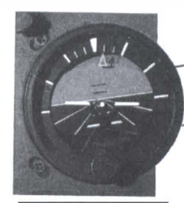
Aunque la FAA de Anchorage alertó a la Oficina de Seguridad de la FAA en Washington, D.C. no se tomaron otras medidas respecto al tráfico informado. Esto es muy desafortunado porque un cuidadoso análisis en el momento del suceso hubiera podido desvelar detalles que quedaron olvidados para cuando la tripulación fue entrevistada en Enero de 1987.

LA FAA INVESTIGA

Es bastante probable que el incidente del JAL nunca hubiera sido investigado, a no ser por el interés demostrado por los medios de comunicación estadounidenses una vez se "filtró" en Japón lo sucedido. La primera mención pública del avistamiento apareció en el "Kyoda Press" de Japón el 29 de Diciembre. El relato periodístico se basaba en la información aportada tanto por la tripulación como por la FAA de Anchorage. Según el Oficial de Relaciones Públicas Paul Steucke (en una entrevista con Walter Andrus recogida en el MUFON Journal, Febrero 1987) "lo primero que supe del asunto fue una llamada desde Japón, del servicio de noticias Kyoda. Tuvo lugar el día antes de Navidad, 24 de Diciembre. Ellos enviaron un corresponsal y éste me comentó -le informo que tenemos alguna información sobre "esto y esto" . ¿Es verdad?. Yo respondí, bueno, sí, esto es lo que sabemos. El 29, después de las vacaciones de Navidad, la noticia debe haberse publicado en algún lugar de Japón porque United Press International se enteró. Su delegación en Japón descubrió el informe. Entonces el reportero de United Press aquí me hizo la misma pregunta y yo le respondí lo mismo.". El reportero de UPI, Jeff Berliner, dió a conocer la historia en los Estados Unidos el 29 de Diciembre. Numerosos periódicos repitieron la noticia y el cuartel general de la FM en Washington D.C. se enteró de lo ocurrido por los informes de prensa, incluido el aparecido el 1° de Enero en el Washington Post. Desde el cuartel general de la FAA llamaron a Anchorage pidiendo la historia completa y descubrieron que la cinta de datos del radar había sido conservada (cosa nada usual porque el procedimiento habitual es que las cintas de radar sean reutilizadas transcurridos 30 días).



El 1° de Enero la FAA reabrió su investigación. El capitán Terauchi fue entrevistado el 2 de Enero (ref. 1) y fue entonces cuando preparó su testimonio escrito (ref. 2). El 4 de Enero la prensa nacional informó que la FAA había reabierto su investigación, lo que motivó numerosas notas periodísticas. La FAA fue haciendo pública la información que se iba recibiendo a través del Sr. Steucke. Desgraciadamente la FAA no disponía de un relato completo y exacto que facilitar y por consiguiente las primeras notas periodísticas contenían diversos errores al describir el avistamiento. El error "más gracioso" afectaba a la hora de los avistamientos. Por alguna razón alguien había añadido a mano una nota en la copia original de la primera nota facilitada por la FAA, el sumario de la grabación del AARTCC. Dicha nota indicaba que los sucesos habían comenzado a las 6:19 PM, a pesar de que el propio sumario indicaba claramente 0219 UTC, lo que significa las 5:19 PM tiempo standard de Alaska. Este error en la hora se perpetuó en los distintos informes periodísticos a pesar de que el capitán indicó la hora correcta durante su entrevista con Larry King el 2 de Enero.



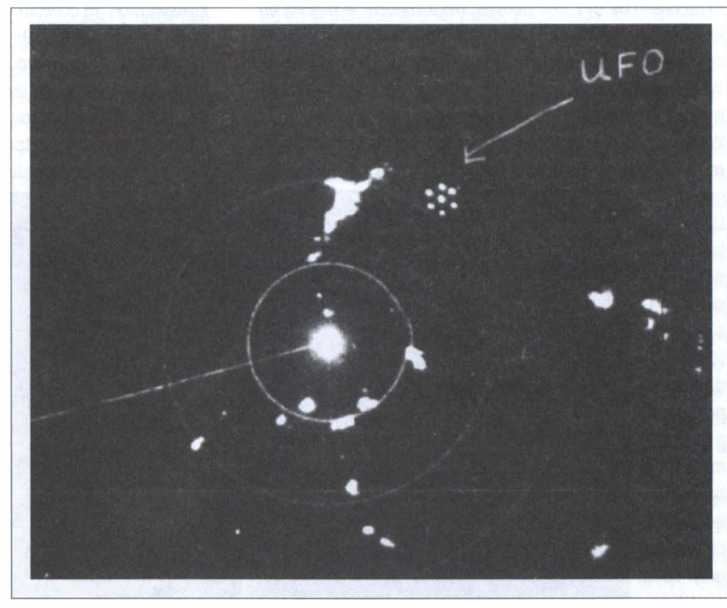
DOSSIER

Mientras la prensa se "divertía" con la historia, la FAA seguía con su investigación. El copiloto fue entrevistado el 5 de Enero (ref. 9) y el ingeniero de vuelo el 15 de Enero (ref. 10). Una transcripción completa de la grabación del AARTCC, aunque con algunos errores horarios, estuvo disponible el 9 de Enero y la cinta de radar grabada fue enviada a un departamento especial de la FAA para su análisis. La FAA anunció que haría público todo el material acumulado una vez hubiera completado su investigación.

Pasó Enero y luego Febrero sin noticias de la FAA. Pero el 5 de Marzo, la FAA anunció los resultados de su investigación. De acuerdo con la nota de prensa, la FAA "resultó incapaz de confirmar el suceso"(14). La razón de que el suceso no pudiera confirmarse era que "la segunda señal de radar cercana al vuelo de JAL en el momento del supuesto avistamiento no era ninguna aeronave sino un eco de radar del propio JAL Boeing 747." En otras palabras, la FAA no pudo confirmar el suceso *en el radar* porque el "tráfico" o "retorno primario" del que informó el controlador en aquellos momentos era en realidad un fallo del propio aparato de radar. O eso afirmaba la FAA. La nota de prensa no mencionaba que la explicación de "eco de retorno" se contradecía con el hecho de que ese eco extra no reaparecía con cada barrido del radar, y también con la afirmación de uno de los controladores de tráfico aéreo sobre que normalmente

ellos no captaban falsos ecos en la zona atravesada por el vuelo de JAL. La nota de prensa no ofrecía ninguna explicación para el avistamiento ni tampoco negaba las afirmaciones de la tripulación de haber observado algo inusual. La FAA anunciaba que no se dedicaba a la investigación OVNI y que dado que no se habían encontrado evidencias de una violación del espacio aéreo, daba por terminada su investigación.

La nota de prensa de la FAA aparecida en Marzo causó mucho menos oleaje entre la prensa que el relato original. Ello puede haberse debido parcialmente a que los medios de comunicación no interpretaron correctamente la misma. Parece que pensaron que la FAA no había encontrado datos que apoyaran el testimonio de Terauchi. Por ejemplo, las noticias de la NBC informaron incorrectamente que "el resto de la tripulación no estaba segura de haber visto un OVNI" y que la FAA "concluyó una investigación de tres meses afirmando que no hay ningún dato que permita sustanciar el relato del piloto." La nota de la NBC no menciona que tanto el copiloto como el ingeniero de vuelo habían confirmado de forma independiente el informe del piloto sobre la aparición de numerosas luces tanto frente como a la izquierda del avión y que el radar de a bordo había captado una gran señal en la misma dirección de las luces desconocidas.



ESCEPTICOS JUPITERIANOS

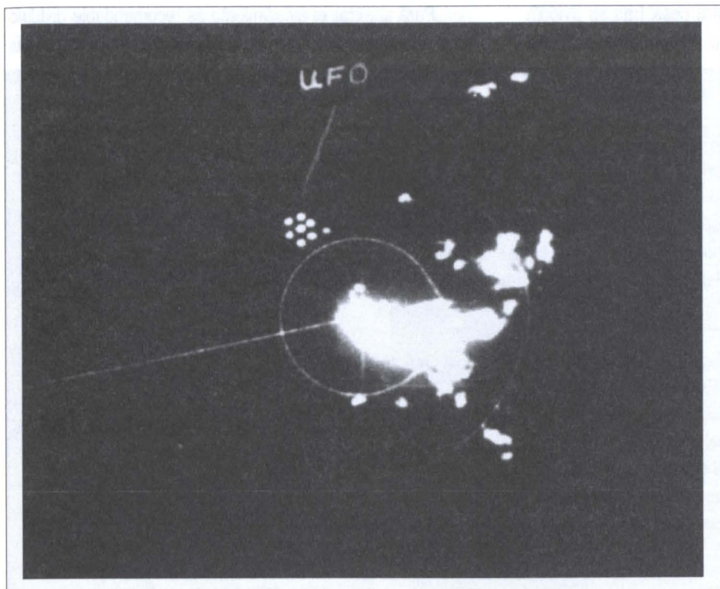
Sabiamente la FAA decidió no intentar explicar lo que la tripulación había descrito. Pero un pequeño grupo de escépticos vociferantes no demostraron tanta sabiduría. No contentos con esperar hasta disponer de toda la información, el CSICOP (Comité para la Investigación de Informes Paranormales) hizo pública el 22 de Enero una nota de prensa titulada "Misterio OVNI resuelto." La carta de presentación anunciaba "los descubrimientos de una investigación realizada (por el CSICOP) sobre el incidente OVNI del vuelo 1628 de Japan Air Lines el 18 de Noviembre de 1986." La propia nota manifestaba que "según el famoso investigador OVNI" (Philip J. Klass) "al menos, intervino un objeto extraterrestre - el planeta Júpiter-, y posiblemente otro, -Marte-." La nota de prensa, indicaba que a la hora de la observación (incorrectamente dada como una hora antes de aquella en la que realmente tuvo lugar) Júpiter era "extremadamente brillante" a una magnitud -2.6 y habría estado situado unos 10 grados por encima del horizonte y a la izquierda del avión, donde el piloto afirmó haber visto por primera vez el OVNI. Marte estaría situado más abajo y a unos veinte grados a la derecha de Júpiter. La nota decía textualmente (15) (cuadro pág. 29).

Aunque el muy brillante Júpiter, y el menos brillante Marte, deberían haber sido visibles para el capitán de JAL Kenju Terauchi, el piloto nunca manifestó haberlos visto -solo a un OVNI que describe como una luz "blanca y amarilla" en su primer contacto radiofónico con los controladores de la Administración Federal de Aviación en Anchorage.

Debe mencionarse que Terauchi tampoco mencionó a los controladores que podía ver las numerosas estrellas del cielo ni las luces de las ciudades en tierra.

La explicación del CSICOP se basa principalmente en la transcripción de la grabación efectuada por la AARTCC sobre las comunicaciones entre el avión y los controladores. Aparentemente no se tuvo en cuenta la información publicada en prensa. El analista del CSICOP cometió un grave error al no esperar a la publicación del todo el material recopilado por la FAA. Si hubiera esperado habría descubierto que las versiones publicadas del avistamiento eran realmente bastante exactas (aunque nada completas) en sus descripciones de las luces, y que dichas descripciones eliminaban completamente a Júpiter y Marte como responsables de las luces mencionadas.





Habitualmente no alcanzan difusión pública imágenes de posibles detecciones por el radar de 'no identificados'. Aquí vemos siete objetos detectados cerca de Bermudas en 1954. Se atribuyó el incidente a movimiento de barcos.

Por ejemplo, como el analista no tenía toda la información no podía saber que los profusamente divulgados dibujos de la formación de luces fueron realizados por el capitán sólo horas después del suceso. Tampoco podía saber que los demás miembros de la tripulación, en entrevistas separadas, apoyaban el relato del capitán de haber visto una multiplicidad de luces aparecer frente a su avión y mantenerse parejo al mismo durante diez minutos o más. No podía saber que la formación de luces cambió de forma pasando de estar una sobre la otra a ponerse lado a lado, una reorientación que Júpiter y Marte habrían tenido dificultades en practicar.

Sin toda la información adicional resultaba imposible reconstruir a partir solo de los datos de radar la trayectoria de vuelo del avión. Y sin conocer la trayectoria resulta imposible determinar el rumbo del avión, y por tanto las direcciones en que el piloto y la tripulación estarían mirando en cada momento, dado que ellos facilitaban dichos datos siempre con referencia al rumbo del avión. Por tanto el analista no se habría dado cuenta de que justo antes de terminar la observación, cuando Júpiter estaba delante del avión y a la izquierda (en torno a las diez en punto) la "nave nodriza" se encontraba detrás y a la izquierda (a las siete u ocho en punto).

A pesar de que la nota del CSICOP discutía y rechazaba las detecciones realizadas por los radares de la FAA y la Fuerza Aérea, curiosamente, no hacía ninguna mención a la reiterada afirmación del piloto de que el radar del avión había detectado efectivamente un objeto a unas siete u ocho millas de distancia en la dirección del OVNI. Quizá el analista rechazaba dicha afirmación, pero si hubiese esperado a la información facilitada por la FAA hubiera podido saber que los restantes miembros de la tripulación también observaron dicha imagen de radar.

En resumen, la explicación "Júpiter-Marte" se contradice con las direcciones del avistamiento del OVNI en distintas ocasiones, con las descripciones realizadas por la tripulación sobre la formación de luces y por la detección efectuada con el radar de a bordo.

Si el CSICOP hubiese esperado a disponer de toda la información quizá la organización no hubiese publicado la explicación Júpiter. Retrospectivamente, la nota del CSICOP que aparecía rotulada "PARA PUBLICACION INMEDIATA" debería mejor haberse rotulado como "PARA PUBLICACION PREMATURA".

ANALISIS DEL AVISTAMIENTO

Naturalmente la pregunta que queda en el aire es que fue realmente lo que vio la tripulación del JAL. ¿Era la formación de luces las toberas de dos "naves espaciales", serían

acaso producto de su Imaginación, o quizá estrellas mal interpretadas?¿ Vio el capitán realmente una "gigantesca nave espacial", o se trataba de otra cosa tras su avión?. Ninguna de estas preguntas puede responderse definitivamente, pero al menos es posible eliminar algunos fenómenos convencionales.

Para analizar el avistamiento es recomendable dividirlo en cuatro fases, en función de la naturaleza cambiante de las

Durante la fase inicial del incidente OVNI del 17 de Noviembre, un radar de largo alcance perteneciente a la USAF/FAA pareció mostrar esporádicamente un *único* eco en las proximidades del eco producido por el propio 747, cuando el piloto informaba estar viendo *varios* OVNIs. Afortunadamente, la FAA graba los datos de radar (para posibles análisis posteriores en el caso de una colisión aérea o un acercamiento peligroso) y éstos se enviaron al centro técnico de la FAA cerca de Atlantic City para su análisis por especialistas de radar, a fin de determinar si ese radar de largo alcance había efectivamente detectado un objeto no identificado en las proximidades del 747 de JAL.

LUZ SOBRE EL INFORME REALIZADO POR EL PILOTO DE 'JAL'

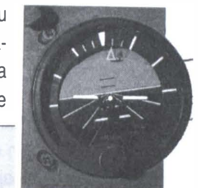
Dicho análisis mostró que el segundo eco esporádico era debido a un fenómeno conocido como "falta de correlación entre el eco primario y el del aerofaro" que puede darse si la onda de radar rebotada en un avión no llega precisamente al mismo tiempo que la señal devuelta por el "transponder" del radar del mismo avión. Según el especialista de radar de la FAA Dennis R. Simantel, que analizó los datos, "estos retornos primarios no coincidentes son frecuentes, debido a la precisa coordinación necesaria entre los ajustes dilatorios del transponder del avión.... y el circuito de correlación de blancos del equipo de radar en tierra"....

Durante su entrevista del 2 de Enero con los oficiales de la FAA, Terauchi dijo que creía que la "nave nodriza" se había situado intencionadamente en "la parte más oscura" (al este) del cielo porque "creo que no querían ser vistos". Esto hubiera permitido al OVNI observar al 747 "contra el sol poniente, y por tanto visible al más mínimo movimiento". En su informe para la FAA, el capitán expresaba su esperanza de que "los humanos nos encontraremos con ellos en el próximo futuro"....

El vuelo UA69 se dirigía al norte desde Anchorage a Fairbanks mientras el JAL1628 iba en dirección opuesta por una aerovía paralela hacia Anchorage. LA FAA solicitó al piloto de United si podía desviarse ligeramente a la izquierda de su trayectoria, para situarse a pocas millas del vuelo JAL1628 por si podía ver y posiblemente identificar el "OVNI". Conforme el UA69 se aproximaba Terauchi informaba que la brillante luz se situaba a las "nueve en punto" -aproximadamente de costado y a la izquierda, a una distancia estimada de diez millas

El capitán del United se mostró de acuerdo, así que se le pidió a Terauchi que encendiese brevemente sus luces de aterrizaje para ayudar a la tripulación del United a localizarlo. La tripulación del United mirando al frente y a su izquierda, encontró sin problemas el avión de JAL, siluetеado contra el cielo crepuscular, pero no pudieron ver ningún objeto luminoso en sus cercanías. Poco antes de que los dos aviones se cruzaran, se le volvió a pedir a Terauchi que diese la posición del OVNI, y él informó que estaba "justo enfrente del United" -lo que habría situado la brillante luz hacia el sudeste. A pesar de que Terauchi localizaba la brillante luz directamente frente al reactor de United, su tripulación no vio nada.

En esa dirección hacia el sudeste, hacia la que estaba mirando en esos momentos Terauchi, se encontraba el brillante planeta Júpiter (magnitud -2,6), bajo en el cielo (aproximadamente 12 grados) y en un azimut de unos 143 grados relativos al Norte geográfico.Desde el punto de vista de Terauchi, Júpiter estaría situado justo delante del vuelo UA69. Pero el planeta habría estado muy lejos a la *derecha* de la trayectoria de vuelo del United, y su tripulación estaría mirando por su *izquierda* hacia el JAL1628. En ningún momento hizo referencia Terauchi a la posición del OVNI con relación a una "estrella muy brillante", como sería el caso de Júpiter....



"luces inusuales". Primero, el capitán ve unas luces debajo y a su izquierda poco después de un giro a la izquierda, cuando el avión se encontraba todavía al noreste de Ft. Yukon. De acuerdo con el capitán lo único extraño de esas luces es que parecían estar siguiendo a su avión. Sin embargo, decidió que se trataba de dos aviones militares en alguna misión. Podríamos vernos tentados de

Durante las entrevistas de Enero con la FAA el copiloto Takanori Tamefuji, que se encontraba pilotando el 747 cuando tuvo lugar el primer avistamiento. confirmó las declaraciones del ingeniero de vuelo sobre que el primer OVNI observado era "completamente diferente" del que se vio después más hacia la izquierda. Tamefuji describe lo que al principio parecieron ser "dos pequeños aviones" ligeramente por debajo de su altitud. Cuando al piloto se le preguntó si él podía distinguir esas luces "como diferentes" a una estrella. responde: "No". (El planeta Marte habría sido visible a la tripulación a unos 19 grados a la derecha de Júpiter, pero no hubiera sido tan brillante).



Philip J. Klass

Cuando se le enseñó al copiloto el dibujo realizado por el capitán Terauchi mostrando un gigantesco OVNI en forma de nuez, y se le preguntó si era lo que él había visto, éste contestó: "Yo no vi nada parecido aunque... si se conectasen las luces que vi (hubieran) formado un gran objeto, pero ah..."...

Los tres miembros de la tripulación coinciden en que el radar meteorológico del 747 mostraba un eco justo en la dirección correspondiente a las luces iniciales y a una distancia de unas ocho millas. La pantalla de radar emplea colores para indicar la fuerza del eco recibido, a fin de alertar a la tripulación de la intensidad potencial de las turbulencias tormentosas. El color rojo indica un eco de radar especialmente fuerte y el color verde indica el más débil. Los tres tripulantes coinciden en que el "eco del OVNI" era verde.

Esto sería especialmente curioso si el OVNI visual fuera realmente un gigantesco aparato situado a unas pocas millas frente al avión, que debería haber producido un eco extremadamente fuerte (rojo). El ingeniero de vuelo Tsukuba describe la señal de radar "no como un punto, sino alargada". Algo similar aparece en el dibujo realizado por el piloto poco después del aterrizaje. Todo ello sugiere que el "punto/raya" verde sería un eco procedente de finas nubes de cristales de hielo -como aquellas que llevaron a Terauchi a confundir las luces de un pueblo con un OVNI el 11 de Enero.

En la noche del 17 de Noviembre, había Luna casi llena que se encontraba aproximadamente a unos 12 grados sobre el horizonte en el momento de primer avistamiento OVNI y casi directamente detrás del rumbo seguido por el 747 de JAL. Aparece así la posibilidad de que la brillante luz lunar reflejada en las turbulentas nubes de cristales de hielo hubiera dado lugar a las luces ondulantes y con aspecto llameante descritas por Terauchi.

Esto explicaría también por qué las luces ondulantes periódica y repentinamente desaparecían y volvían a reaparecer conforme cambiaban las condiciones nubosas frente al avión. Cuando el aparato sobrepasó finalmente las nubes de hielo y el "OVNI" inicial desapareció para siempre, Terauchi escudriñaría el cielo buscándolo y acabaría descubriendo a Júpiter, mucho más a la izquierda, confundiéndolo con el OVNI original....

Philip Klass "Skeptical Inquirer" Vol XI nº 4 - 1987 (Resumen)
Traducción: Luis R. González

"simplificar" este avistamiento aceptando la identificación inicial de estas luces como aviones militares, tal como hizo el capitán, sino fuera por el hecho de que pocos minutos después el ROCC confirmó al AARTCC que no había aviones militares en el área cercana al vuelo de JAL.

Después, según el capitán, las luces que se encontraban inicialmente debajo y a la izquierda se movieron rápidamente a una posición bastante cercana y casi enfrente del avión, donde toda la tripulación pudo verlas. Si el capitán no se equivoca al decir que las luces se desplazaron rápidamente al frente de su avión, entonces desde luego, la opción de los aviones militares queda eliminada.

El avistamiento de la formación de luces por toda la tripulación resulta inexplicable. No puede haberse tratado de una alucinación de los tres testigos. Las luces no pueden haber sido estrellas o planetas, ya que tanto éstos como aquellas ya eran visibles antes de que las "naves" aparecieran frente al avión, y serían todavía visibles después de que las "naves" se alejasen. No existe forma de que un fenómeno natural pueda formar esa disposición rectangular de luces en filas horizontales, los ocasionales destellos, los espacios oscuros verticales entre las filas, la reorientación de ambas formaciones para pasar de estar una sobre otra a ponerse lado con lado, incluso el calor que el capitán sintió en su cara, etc. El reflejo de luces en tierra o de la luminosidad lunar en las nubes habría creado unas apagadas manchas luminosas de un color generalmente blancuzco, pero nunca luces claramente puntuales en una disposición regular similar a las toberas de un cohete. Las únicas fuentes de luz convencionales disponibles para justificar esta parte de la observación son las estrellas, los planetas, la Luna y las distantes luces urbanas en tierra. Parece inconcebible que estas fuentes, por separado o conjuntamente, puedan explicar las formaciones de luces descritas por la tripulación.

La tercera fase del avistamiento tuvo lugar después de que las "naves" se alejasen y el capitán y su tripulación pudiesen ver sólo dos apagadas luces blancas a la izquierda del avión al mismo tiempo que descubrían un eco en el radar de a bordo. Aunque es remotamente posible que el radar pudiera haber sufrido una avería temporal que "crease" dicho eco, parece mucho más probable suponer que efectivamente había algún objeto "ahí afuera". El capitán afirma que el mando de inclinación del radar estaba fijado en la horizontal. Esto supondría que el blanco de radar, a una distancia de 7 u 8 millas, se encontraba a considerable altitud sobre el suelo. Incluso si el mando de inclinación no hubiera estado exactamente horizontal, sino apuntando algo hacia abajo, la detección implicaría que el objeto se encontraba se encontraba a mucha distancia del suelo. Por ejemplo, un objeto situado a 8 millas de distancia con un ángulo de depresión de 10° habría estado unos 8.600 pies por debajo del avión, es decir a una altitud cercana a los 26.000 pies. Incluso con un ángulo de inclinación de 20°, que seguramente habría sido apreciado por el capitán, la altitud habría sido de unos 17.000 pies sobre el suelo. Por tanto, parece que el radar sí detectó algo que estaba por debajo del avión a unas 8 millas náuticas de distancia y a gran altura .

La cuarta fase consiste básicamente en el avistamiento de un único testigo después de que la "nave nodriza" se quedase tanto atrás y a la izquierda que el resto de la tripulación no pudo seguir observándola. Esta parte incluye el descubrimiento por parte del capitán de una "gigantesca nave espacial" y la subsiguiente afirmación de que esta nave espacial siguió al avión mientras efectuaba un giro de 360 grados, para desaparecer una vez el avión volvió a dirigirse hacia el sur y antes de que el vuelo de United se acercase lo bastante como para verlo. Desde luego, si el dibujo que hizo el capitán del objeto o fenómeno es correcto, no puede existir ninguna explicación convencional. Sin embargo, a la vista de la dificultad para observar esta "cosa", así como del hecho que el capitán acababa de enfrentarse con dos "naves espaciales" casi enfrente de su avión, parece al menos plausible que él pudiera haber malinterpretado unas nubes brillantes que la tripulación informó haber visto bajo el avión. Aunque los distintos ecos detectados por el radar de tierra detrás del avión son intrigantes, el que el radar de tierra no pueda mostrar un trazo continuo de algún "blanco primario" desconocido hace que esta confirmación por radar deba considerarse en el mejor de los casos ambigua. Por tanto, me parece que, aunque yo no pueda afirmar que el capitán no vio una "gigantesca nave espacial", la última parte de su avistamiento no es tan convincente como las precedentes.

Incluso si arbitrariamente decidimos ignorar esta ultima parte del "fantástico vuelo del JAL1628", todavía nos queda un intrigante avistamiento.

COMENTARIO FINAL

El 11 de Enero de 1987, el capitán Terauchi tuvo otro avistamiento sobre Alaska. Contra lo ocurrido en la observación del 17 de Noviembre, esta vez sobrevoló las "luces pulsantes irregulares". El capitán informó de su avistamiento al AARTCC. Cuando fue entrevistado después de aterrizar en Anchorage dijo que pensaba que se trató de luces urbanas oscurecidas por cristales de hielo en la atmosfera. La FAA "coincide con el capitán que el fenómeno fue causado muy probablemente por cristales de hielo" (14).





DOSSIER

El 26 de julio de 1952, a las 10,30 de la noche, el radar de control aéreo del aeropuerto de Washington D.C., detectó seis objetos en movimiento. El radarista Harry G. Barnes siguió en la pantalla sus movimientos. Las autoridades atribuyeron el fenómeno a inversiones térmicas.

El 29 de Enero de 1987 un reactor de Alaska Air Lines que volaba desde Nome a Anchorage informó al AARTCC "el avistamiento de un tráfico aéreo no identificado en su radar meteorológico de a bordo". La tripulación informó, una vez aterrizados, que habían detectado un eco en el radar que se movía muy rápidamente, como indicando un objeto moviéndose a 5 millas por segundo, lo que correspondería a 18.000 millas por hora. Cruzó frente a ellos. No hubo ninguna observación visual en este caso a pesar de las claras condiciones de vuelo a 35.000 pies. La señal de radar no ha sido explicada.

BIBLIOGRAFIA Y NOTAS

1) Entrevista con el capitán Kenju Terauchi, 2 de Enero de 1987. Debe señalarse que el capitán Terauchi informó de otros dos avistamientos OVNI previos durante esta entrevista. Unos 5 años antes, pudo ver una "nave nodriza" poco después de despegar de Taipei, en el sur de Formosa, pero era algo "tan extraño que lo ignoré". En otra ocasión, desde su propia casa y en pleno día, pudo ver varias luces brillantes que permanecieron durante unos diez minutos. Para los restantes miembros de su tripulación el incidente de Noviembre de 1986 fue el primer avistamiento de un fenómeno no identificado. Según se informa en el comentario final de este trabajo el capitán Terauchi volvió a tener un avistamiento en los primeros días de Enero de 1987, que primero informó y luego explicó por si mismo. (Archivo de la Administración Federal de Aviación -FAA-) sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

2) Testimonio escrito preparado por el capitán Kenju Terauchi, tal como se recibió en la FAA el 2 de Enero de 1987. La comparación entre la transcripción de las conversaciones mantenidas con el controlador de tráfico aéreo (ref. 11 más adelante) y el relato de Terauchi muestra que, un mes y medio después del incidente, el capitán recordaba los sucesos individuales con bastante (aunque no total) precisión, pero confundía el orden de ocurrencia de alguno de ellos. En nuestra presentación hemos modificado ligeramente el orden cronológico señalado por Terauchi, para hacerlo coincidir con el orden manifestado en la cinta grabada por el controlador aéreo. (El testimonio de Terauchi está tomado de la traducción inglesa del original en japonés que aparece en el archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

3) Trayectoria de vuelo reconstruida a partir de los datos de radar suministrados por la FAA (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

4) Información obtenida de la grabación de las comunicaciones entre el avión y el Centro de Control de

Tráfico Aéreo (AARTCC) en Anchorage. (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

5) Escribiendo aproximadamente un mes y medio después del incidente, el piloto recordaba en la ref. 2 que el avión había comunicado por primera vez con Anchorage a las 5:05 PM. En lo que sí tenía razón era cuando mencionaba que se le ordenó volar directamente hacia Talkeetna y tomar después la ruta J-125 hacia Anchorage.

6) El orden de los sucesos presentado aquí sigue el orden de la transcripción del AARTCC (ref. 11). El orden de presentación indicado por el capitán en su testimonio escrito es algo diferente. Parece que recordaba bien la mayoría de los sucesos que constituyeron el avistamiento global pero no siempre los presentaba en el orden correcto. Su relato ocasionalmente salta atrás o adelante en el tiempo. El orden de los sucesos tal como lo presentamos aquí representa, al menos para este autor, ser el más consistente con los testimonios del copiloto y del ingeniero de vuelo, así como con la transcripción del AARTCC. Debe señalarse que la primera vez que las luces fueron detectadas por el capitán estaban en una posición a la izquierda y por debajo del avión, donde ni al copiloto ni al ingeniero de vuelo se les ocurriría mirar. No se sabe si el capitán hizo mención de las mismas en esos momentos. Sin embargo, los tres testigos refirieron haber visto las luces situadas en frente y algo a la izquierda del avión durante varios minutos, para verlas después retornar a la parte izquierda hasta quedar en la posición de las nueve en punto. Más tarde las luces fueron quedándose atrás de forma que sólo el piloto podía verlas con facilidad debido a su posición en la parte izquierda de la cabina. Por tanto el incidente puede considerarse como un avistamiento de un único testigo al comienzo y al final y un avistamiento de varios testigos "en el medio".

7) Notas tomadas por los agentes especiales Jack Wright, James Derry y Ronald Mickle después de entrevistar a la tripulación justo después de que el avión aterrizase en Anchorage el 17 de Noviembre. (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

8) Entrevista del capitán Kenju Terauchi con el Dr. Richard Haines (comunicación privada).

9) Información aparecida en la entrevista del 5 de Enero de 1987 con el copiloto Takanori Tamefuji. La dificultad para comunicarse a través de un interprete es muy evidente en la transcripción de esta entrevista. En un determinado momento el entrevistador preguntó al Sr. Tamefuji, refiriéndose a la formación de luces situada al frente y a la izquierda, "¿Y Vd. podía distinguir estas luces (sic) como diferentes de la estrella....?". La respuesta de Tamefuji se transcribe como "Nnnnooo...", lo que algunos pueden interpretar como que Tamefuji efectivamente no podía distinguir las luces de las estrellas del cielo. Sin embargo, el entrevistador sigue inmediatamente ".... ¿de las estrellas?" a lo que Tamefuji contesta "Diferente está bien". Más adelante el Sr. Tamefuji deja muy claro que las luces eran muy diferentes de las estrellas. De hecho eran tan claras como las luces normalmente asociadas con "tráfico frontal". (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

10) Información aparecida en la entrevista del 15 de Enero de 1987 con el ingeniero de vuelo, Yoshio Tsukuba. (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628).

11) Transcripción de las conversaciones entre el avión y el AARTCC y entre el AARTCC y el Centro Regional de Operaciones de la Fuerza Aérea (ROCC). (Archivo de la FAA sobre el avistamiento del vuelo JAL1628) .

12) Entrevista con el capitán Terauchi publicada en la revista "People", del 26 de Enero de 1987.

13) Declaración personal de Carl Henley, del AARTCC, según aparece en la nota de prensa emitida por la oficina de la FAA el 29 de Diciembre de 1986.

14) "La FAA hace públicos los documentos sobre el avistamiento OVNI informado el pasado Noviembre" por Paul Steucke, Oficina de Relaciones Públicas, Región de Alaska, Administración Federal de Aviación (FAA), Departamento de Transportes de los Estados Unidos. (5 de Marzo de 1987).

15) "Misterio OVNI resuelto", nota de prensa del Comité para la Investigación Científica de lo Paranormal (CSICOP), 22 de Enero de 1987 (Buffalo NY).

16) Esta investigación del avistamiento del vuelo JAL ha sido apoyada por el Fondo para la investigación OVNI .

17) Nota añadida durante galeradas: El Sr. Klass ha dejado ya de creer que Júpiter y Marte pueden explicar la formación de luces aparecida frente al reactor. Según el Sr. Klass: "Durante la conferencia del CSICOP en Pasadena a finales de Abril se distribuyó una nota de prensa revisada en la que se indica mi posición actual sobre el OVNI tipo "motor a reacción" inicialmente descrito por Terauchi, que considero debe tratarse de una reflexión de la Luna llena, situada casi directamente detrás del JAL y a una elevación de 12 grados, sobre las nubes que el propio piloto señala frente a él a su misma altitud o un poco por debajo (véase la transcripción a las 0222:16)" (correspondencia privada). Si el Sr. Klass hubiera leído más adelante habría encontrado que el Sr. Tamefuji informó, a las 0223:05 o 5:23:05 PM que las nubes estaban en realidad por debajo del avión. Existe alguna confusión en este punto de la transcripción debido a interferencias en la transmisión de las señales. Véase el texto para una descripción mas completa.

N.E.: Los términos del inglés aeronáutico como "heavy", "roger", "scramble", se han mantenido en el texto, al no existir una traducción clara y literaria en español.

(Agradecemos la colaboración del Dr. Maccabee por facilitar a nuestros asesores copia de su interesante informe y autorización para su publicación, elaborado para el "Fund for UFO Research", P.O. Box 277, Mount Rainier, Maryland 20712, USA).

Traducción: **Mercedes del Río** y **Luis R. González**



DOSSIER



AEROCAT: CATALOGO OVNI AERONAUTICO

Joan Plana Crivillen

Mi trayectoria en el campo de las investigaciones OVNI está centrada, como muchos ya conocen, en aspectos muy concretos: la temática político militar y su relación con el fenómeno; y la casuística Ovni de carácter aeronáutica.

En cuantos a este último punto citado, he desarrollado desde hace ya unos 10 años un catálogo denominado AEROCAT, en el que se recopilan observaciones Ovni tanto con explicación como sin ella, efectuadas desde aeronaves militares y civiles en vuelo o desde instalaciones aeronáuticas terrestres, cuyos testigos son pilotos, controladores aéreos, tripulantes de cabina, técnicos de vuelo, personal aeronáutico e incluso pasajeros comunes.

En el AEROCAT sólo tienen cabida los casos sucedidos en territorio español o a aeronaves españolas volando por todo el mundo. Actualmente el catálogo comprende más de 250 presuntas observaciones, muchas de ellas bien documentadas, otras medianamente, y un tercer grupo en el que la información es limitada o escasa. La procedencia de la casuística es múltiple: medios de comunicación, libros, revistas y boletines especializados, otros ufólogos, documentación de organismos oficiales aeronáuticos e investigaciones propias.

En el presente trabajo pretendo dar a conocimiento una breve serie de casos en que la información disponible es limitada o deficiente, con el fin de que otros estudiosos tengan la oportunidad de investigarlos o complementarlos con nuevas informaciones, partiendo de los datos aportados por el que suscribe.

La casuística que seguidamente se expone incluye todos los datos conocidos en cada uno de los casos. Veámosla.

- El jueves 7 de enero de 1965, alrededor de las 16,30 horas, un piloto del Aeroclub de Murcia que regresaba de Alicante volando a 800 metros de altura en su avioneta, al llegar a las cercanías de Monteagudo (Murcia) divisó un extraño objeto de forma circular que se le acercaba. En

principio creyó que se trataba de un avión reactor, pero desde algo más cerca comprobó que no se trataba de ningún aparato volador que él conociera. En escasos segundos tuvo que desviar el rumbo de su avioneta para esquivar el raro artefacto que se le venía encima. Según declaró luego el piloto murciano, el objeto producía destellos (quizás por el brillo de su material) y luego quedó unos segundos inmóvil en el aire. El piloto intentó acercarse, pero el objeto desapareció en dirección norte a elevadísima velocidad.

(Referencia: "La Verdad" (Murcia), fecha indeterminada del año 1965).

- El piloto privado Juan Pérez Carrasco, sevillano de nacimiento pero residente en Huelva, en el año 1967 durante un vuelo que realizaba el sólo desde la Península hacia las islas Canarias en una avioneta, observó a la misma altura a que se encontraba y a una distancia al parecer inferior a los 50 metros, un objeto volador desconocido que desprendía una especia de estela luminosa en forma ovalada.

(Referencia: "El Correo de Andalucía", 13/3/76).

- La tripulación de un avión comercial español que sobrevolaba la Sierra de Guadarrama (sic) (¿?), en el transcurso de un vuelo entre Palma de Mallorca y Valencia, la noche del 20 de marzo de 1967, señaló haber observado una luminosidad extraña a unos 9.000 metros de altitud.

(Referencia: "La Libre Belgique", 21/3/67).

- Hacia mediados de septiembre de 1968, una noche y entre las 20 y 21 horas, el jefe de tráfico aéreo del Aeropuerto de Asturias sr. Manuel López Manteola, vio desde la Torre de Control y en dirección norte el paso de un objeto redondo del tamaño aproximado a Venus que despedía una intermitencia azul, roja y verde. La luminosidad era intensa y procedía del contorno de objeto, aunque a veces disminuía. Se desplazaba a enorme velocidad en movimientos zigzagueantes de forma continua (izquierda, derecha, arriba, abajo), dejando una estela tras sí del mismo color que las intermitencias. No se escuchó sonido alguno. El cielo estaba totalmente despejado. Otros detalles, como la duración, distancia aproximada, etc, no fueron notificados. Al parecer, en esas mismas fechas y desde el mismo lugar fueron observados otros fenómenos luminosos desconocidos de carácter nocturno, que incluso fueron vistos por la tripulación de uno de los vuelos entre Madrid y Asturias.

(Referencia: Archivo CEI).

- En torno al mes de junio de 1972 y sobre las 18 horas, el piloto privado José Mª Centeno Torres y el sr. Juan Saus tripulaban una avioneta tipo "Jodell 90", matrícula EC-AUS, iniciando la maniobra de aproximación a la cabecera de pista del aeródromo General Mola de Vitoria (Alava) con trayectoria norte-sur, a 200 metros de altitud y a unos 130 km/h. Al llegar a la cabecera de pista la avioneta, de forma incomprensible, no descendió hacia tierra. El piloto sobrevoló la pista a 100 metros de altura, completó de nuevo el circuito de aproximación y repitió la maniobra, aterrizando esta vez sin ninguna novedad.

El sr. Delfín, guarda del Aeroclub Heraclio Fournier, muy impresionado se acercó a los tripulantes de la avioneta y les dijo que un objeto volador esférico de unos 20 metros de diámetro, de aspecto sólido y color gris sin ningún brillo, les había pasado a corta distancia por encima de la Jodell, en trayectoria este a oeste, durante el primer intento de aterrizaje, a una velocidad moderada y contra el viento, dando la impresión de atraer hacia arriba a la avioneta. Ello podría ser la causa del fallido aterrizaje.

El guarda indicó que la esfera se había ocultado en unas nubes situadas al oeste del aeródromo, y el piloto sr. Centeno despegó de nuevo con la avioneta en un intento de encontrarla. Al poco, y al no encontrar nada pese a su búsqueda, el piloto regresó al aeródromo.

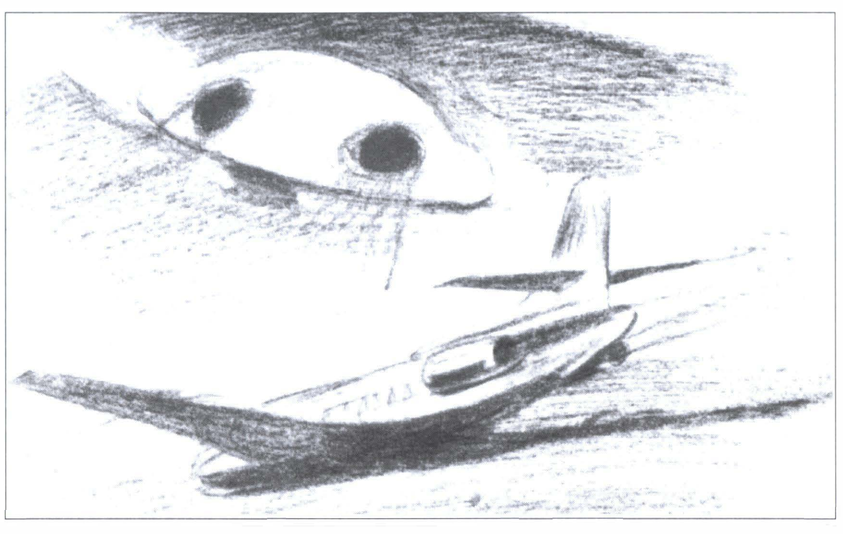
(Referencia: noticia de prensa).

- La noche del 15 de octubre de 1974 un avión de la compañía Aviaco realizaba el vuelo Málaga - Sevilla - Madrid. Unos 8 minutos después de despegar de Sevilla en dirección a Madrid, al parecer una luz desconocida se colocó delante del avión. En principio se creyó podía ser otro avión que hubiera despegado antes que el Aviaco y que no cumplía la velocidad y altura señaladas por los controladores aéreos. Minutos más tarde la luz se desplazó hasta un costado del avión, acompañándolo desde ese momento hasta poco antes de llegar a Madrid, en que se inmovilizó en el cielo y fue sobrepasada por el avión comercial. El testigo informante del incidente es un técnico de Aviación Civil, experto, además, en astronomía.

(Referencia: Manuel Osuna, "Casos curiosos").

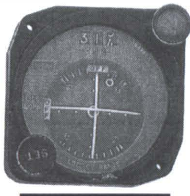
- En una fecha que podría ser hacia agosto de 1976, Martín Echevarría copilotaba un avión comercial Boeing 727 de la compañía Iberia en vuelo nocturno de Palma de Mallorca a Barcelona. Sobre las 03,00 horas los pilotos observaron en las cercanías de su aparato un objeto luminoso que no supieron identificar. El hecho lo comunicaron al Centro de Control de Tránsito Aéreo de Barcelona, desde el cual los controladores les indicaron que en sus pantallas de radar también aparecía un eco desconocido en las proximidades del avión. (Referencia: "Mundo Desconocido", nº 8, Enero 1977).

- Una noche de (podría ser) el año 1977, un avión DC-8 de carga de la ya desaparecida compañía española TAE, volaba por la aerovía UG-660D entre Jedda (Arabia Saudí) y Kano (Nigeria). Sobre las 23,30 horas y cuando sobrevolaba el Desierto de Nubia (Sudán), uno de los pilotos (Justo González) observó repentinamente la aparición de una luz de color blanco muy intenso en forma de bola, que estaba algo distanciada del aparato pero en apariencia a la misma altitud de vuelo del DC-8. Al cabo de unos 45 ó 60 segundos del inicio de la observación, la luz esférica realizó una órbita semi elíptica y comenzó a cambiar de coloración, del blanco al amarillo y luego verde y anaranjado hasta concentrarse finalmente en un rojo como de fuego. Poco más tarde fue disminuyendo de tamaño a gran velocidad como si se alejara, hasta convertirse en un punto de luz que desapareció definitivamente en el horizonte. La observación duró aproximadamente unos 4 minutos en total.



(Referencia: Archivo Joan Plana).

- Una noche de marzo de 1977 un avión DC-9 de la compañía Aviaco realizaba un vuelo charter entre Bremen (Alemania) y las Islas Canarias. Sobre las 21 horas el avión español se hallaba siguiendo la aerovía UR-10 y acababa de pasar Casablanca (Marruecos), la velocidad era de unos 900 Km/h y el rumbo de 214°. Entonces los pilotos y el técnico de vuelo observan que las nubes que se hallan por debajo del avión se encuentran fuertemente iluminadas de color blanco. Ante tal hecho extraño los pilotos contactan con el Centro de Control Aéreo de Casablanca, que les notifica que en sus pantallas de radar detectan "algo" desconocido que se mueve por debajo del DC-9 de Aviaco. Los tripulantes del aparato comprueban que la luminosidad blanquecina tiene forma redonda y que está siguiendo al avión a su misma velocidad. La confirmación radar descarta que la luminosidad fuera un reflejo en las nubes de las luces de posición o anticolisión del propio avión.



Tras unos 20 minutos, el DC-9 llega a la costa para cruzar hacia las Canarias, en ese mismo lugar finaliza el frente nuboso que hasta entonces estaba por debajo del avión y, también entonces, ya sobre el Atlántico, la extraña luz desaparece de la vista de los testigos, los cuales decidieron no informar del incidente a las autoridades españoles ni a la compañía aérea a la que pertenecían. La misteriosa luz les había acompañado desde poco después de Casablanca hasta la vertical de Agadir.

(Referencia: Archivo Jaime Servera).

- Según declaraciones del sr. Miguel Morlán, Director del Aeropuerto de Valencia, hacia finales de los años 70 (como fecha aproximada podríamos apuntar 1978) una avioneta privada que realizaba un vuelo desde Valencia hacia Madrid, cuando sobrevolaba el espacio aéreo de la provincia de Cuenca, se encontró con un objeto volador desconocido que durante más de un minuto la acompañó en paralelo y a corta distancia. Durante ese tiempo el piloto del aparato pudo apreciar que el tablero de instrumentos comenzó a fallar y a tener diversas alteraciones, aunque la avioneta seguía su rumbo y vuelo con total normalidad. Finalmente el extraño artefacto desapareció.

(Referencia: "Pueblo", 21/11/81).

- Hacia el mes de febrero de 1978 aproximadamente, los controladores aéreos de servicio en la Torre de Control del Aeropuerto de Barcelona pudieron observar una noche, y por espacio de unos 25 minutos, como una luz muy potente y deslumbrante de carácter desconocido se encontraba totalmente inmóvil a unos 20 metros sobre el terreno, justo entre la cabecera de la pista 07 del aeropuerto (al noroeste) y la cercana autovía de Castelldefels (C-246).

Los controladores no tenían constancia de que en el citado lugar hubiera personal realizando alguna labor. A pesar del extraño suceso, su larga duración, y que la cabecera de pista 07 es una de las más utilizadas por los aviones en aterrizajes y despegues, nadie se desplazó a reconocer la zona donde se hallaba la potente luminosidad, que, finalmente, desapareció.

(Referencia: Archivo Joan Plana).

- En diciembre de 1979 el comandante piloto de un avión comercial de la compañía Iberia que sobrevolaba el espacio aéreo de la región de Bretaña (Francia), comunicó al Centro de Control de Tránsito Aéreo de Loperhet situado en Brest, que estaba observando una luz roja con estelas luminosas de color rojo y verde, a una distancia que no podía precisar enfrente del avión español.

Los controladores franceses de Loperhet observaron sus pantallas de radar y le comunicaron que en dicha zona no había otros aviones en vuelo, en el radar solo aparecía el aparato de Iberia.

(Referencia: J.Godfrin en "Télégramme", 18/4/80).

- Las tripulaciones de varios aviones comerciales que sobrevolaban la zona de Hinojosa del Duque (Córdoba), hacia las 23,00 horas del 18 de mayo de 1982, comunicaron por radio al Centro de Control de Tránsito Aéreo de Sevilla que estaban observando un objeto luminoso de color rojo, el cual se hallaba totalmente inmóvil en el cielo.

Debe mencionarse que Hinojosa del Duque es la confluencia de diversas aerovías (rutas aéreas), entre las cuales destacan B-425, UR-10, UR-17, Canarias One; de ahí que fueran varias las tripulaciones de aviones que fueron testigos del extraño fenómeno.

(Referencia: "ABC", 19/5/82).

- Parece ser que, entre los días 4 y 8 de marzo de 1985, un avión comercial DC-9 de Iberia realizaba un vuelo regular y se encontraba en la zona noroeste de la península (¿Galicia?) durante la noche. Entonces los pilotos del avión fueron advertidos, probablemente desde el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Madrid, de la presencia de un posible OVNI en las cercanías de su posición.

Minutos más tarde, la tripulación del DC-9 de Iberia observó un objeto luminoso desconocido que se desplazaba a elevadísima velocidad en el cielo nocturno.

(Referencia: Archivo Joan Plana).

- A las 21,49 horas del 10 de noviembre de 1985 un avión comercial español se hallaba volando a 9.900 metros de altitud cerca de Pamplona (Navarra), cuando los pilotos observaron un objeto luminoso de color verde claro brillante de gran tamaño que dejaba una estela de luz, y se desplazaba de oeste a este. Poco después, los tripulantes de un avión venezolano de la compañía Viasa que se encontraba en el punto aéreo "Papa" en el Mediterráneo (a 93 Km al Este de Bagur, en Girona), notificaron que dicho objeto les acababa de pasar por delante del avión.

Otros dos aviones comerciales en vuelo sobre Catalunya confirmaron también haber avistado el citado objeto luminoso con estela.

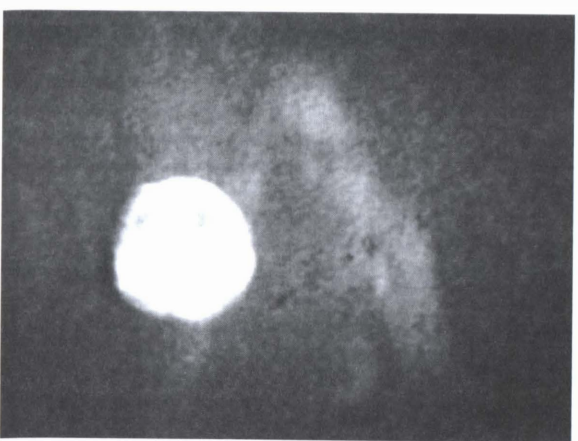
Los pilotos de estos cuatro aviones hablaron del suceso con el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Barcelona y Madrid, los cuales intercambiaron entre sí informaciones al respecto, entre las 21,40 y las 22,06 horas. Según los pilotos que habían sido testigos del fenómeno, el objeto avistado podría ser un meteoro entrando en la atmósfera.

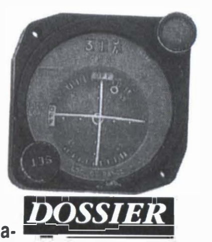
(Referencia: Archivo Joan Plana).

Cualquier información para ampliar el AEROCAT será bienvenida. El autor agradecerá la colaboración de todo investigador que obtenga informaciones sobre alguno de los casos antes relacionados, o de cualquier otro caso OVNI-aeronáutico civil o militar (conocido o inédito, antiguo o reciente). Contactar con:

Joan Plana Crivillén
Apartado de Correos, 2175
08208 SABADELL (Barcelona)




Supuesto OVNI tomado desde un avión en Kaikoura (Nueva Zelanda) en 1978.



DOSSIER

Muchos han hablado y escrito del caso de aviación del 25/2/69 como paradigma de que el Ejército del Aire no juega limpio en el proceso de desclasificación de la documentació OVNI de los archivos militares. Todos excepto V.J. Ballester Olmos, el ufólogo precisamente más cercano a ese proceso.

CUADERNOS DE UFOLOGIA deja que el investigador involucrado hable, para clarificar todos los aspectos de la controversia.

Los Editores

LA FALACIA DE LA MANIPULACION

V. J. Ballester Olmos

Por puro afán sensacionalista -y con una obcecación malintencionada- se ha intentado llevar a cabo una tergiversación tan brutal como cruel del proceso de desclasificación de los archivos OVNI de las Fuerzas Aéreas española. Jóvenes cuyo único oficio gira en torno a lo paranormal y otros con limitada información han sucumbido momentáneamente a la mentira. Con el fin de que no se engañe al lector, conviene mostrar las pruebas de lo que digo. Concretamente, se ha extendido la falsa especie de que el Ejército del Aire ha llegado a *falsificar* las declaraciones de unos pilotos que en 1969 tomaron la visión del planeta Venus por un OVNI.

Se trata del ya famoso avistamiento ocurrido el 25 de febrero de 1969, cuando se creyó ver un OVNI desde el avión de IBERIA pilotado por el comandante **Jaime Ordovás**, que hacía el trayecto Palma-Madrid en el vuelo IB-435. Este caso se ha presentado como paradigma de que el Ejército del Aire falsea y manipula las informaciones que desclasifica. El examen riguroso de ese planteamiento revelará la auténtica verdad.

En el expediente oficial del caso, que fue desclasificado en mayo de 1993, aparecen unas declaraciones de los testigos firmadas el **17/3/69**. Sin embargo, en 1976 el entonces jefe de Estado Mayo del Aire facilitó a un periodista *una parte* de la información oficial, que contenía otras declaraciones de los pilotos, fechadas en esta ocasión el **3/4/69**. Como éstas últimas no se incluían entre la documentación recientemente desclasificada, eso dio pie a la paranoica afirmación de que los documentos originales se habían ocultado de la vista del ufólogo y, convenientemente manipulados (vueltos a mecanografiar), se habían transformado en los que han visto la luz pública.

En términos generales, es conveniente que el investigador racional, antes de dejarse llevar por especulaciones aventuradas, contraste los hechos por sí mismo y apure las posibilidades razonables. En mi caso personal esa verificación es obligada, no sólo porque jugué un papel básico en el inicio del proceso de desclasificación, sino como estudioso de las implicaciones militares del problema OVNI. Por eso decidí tomar un avión para Madrid con el propósito de visitar al teniente coronel **Enrique Rocamora Aniorte**, de la Sección de Inteligencia del Mando Operativo Aéreo (MOA) y actual responsable de la desclasificación militar OVNI.

Meses atrás, mi colaborador **Joan Plana** y yo nos

Tel: (01) 992 1427

A Project of the National Investigations Committee on Aerial Phenomena.

REF. NO______

REPORT ON UNIDENTIFIED FLYING OBJECT(S)

1. Airline IBERIA, Airlines of Spain Flight IB-435
2. Date of observation February 25, 1969 Time 21 15 UT
3. Type of Aircraft [redacted] True Air Speed 300 KTS
4. Crews names and addresses witnessing event
Jaime ORDOVAS, Captain
Agustin CARVAJAL, first officer
Jose CUENCA, flight engineer
5. Locality of observation (DME and radial reading from a VOR or longitude or latitude) 40 NM along the Palma VOR 288º radial
6. Magnetic heading of aircraft 288º Altitude 26.000 FT
7. Please describe weather conditions and type of sky [illegible] clouds and a very clear night
8. Please describe in flight visibility at time of sighting
Very good visibility
9. Give wind direction and speed There was no noticeable wind
10. Position of Sun or Moon in relation to the object(s) and you
The moon was behind us
11. Estimate degrees right or left of aircraft heading and elevation (in degrees) above horizon of object when first sighted 15º to the right and sighted from 15º to 20º to the right
12. Compare the speed of object(s) with your TAS Much higher
13. How did the object(s) first come to your attention?
Due to its changes and great intensity of light
14. How long did you see object(s)? ____ Hours 20 Minutes ____ Seconds
15. Was there more than one object? Yes If so, please state how many 3 draw a sketch of what you saw, indicating direction of movement, if any. Please use additional sheets of paper if necessary.
They were 3 lights forming a triangle (very close one to each other) thus:
16. Did you observe the object(s) through any optical instrument? No If so, what?
17. Tell the apparent size of the object(s) in inches on a ruler held at arm's length 6 How far did object(s) appear to be away? ?
18. Please describe the object(s) in detail giving shape, colour, etc. Please use additional sheets of paper if necessary

19. Was the object(s) brighter than the background of the sky? Yes
If so, compare the brightness with the Sun, Moon, headlights, etc.
Like the headlights of a car
20. Did the object(s) rise and fall in motion? Yes Swing side to side?
21. Did the object(s) at any time pass in front of, or behind of, anything? ____ If so, please elaborate giving distances, size, etc. if possible
It descended close to the ground (aparently) and ascended again, then it disappeared towards the right hand side
22. Were there any unusual readings, indications, or disturbances on any instruments or nav/comm equipment during the time the object(s) were in sight? No If so, please describe them
23. Did you attempt to pick up the object(s) with your radar? No If so, please describe the results
24. Did you try to contact the nearest Air Traffic Controller or Radar Unit for confirmation or details of other aircraft in your area? Yes If so, whom did you contact and what information was given you?
I contacted Barcelona Control for them to inform Embargo Military Radar. When we came into contact with Embargo, the object had already disappeared
25. Is there any airport, military, governmental, or research installation in the area of your sighting? Yes If so, what? Valencia
26. Have you seen any other objects of an unidentified nature? No If so, please describe these observations using a separate sheet of paper.
27. If you took any photographs or motion pictures of objects of an unidentified nature, please enclose copies. These will be returned to you if requested.
28. We should like your permission to quote your name in connection with this report in order to encourage other reports from aircrew. However, if you prefer, we will keep your name confidential. Please note your choice by ticking below.

You may use my name (X) Please keep my name confidential ( )

Date of filling out this report March 28, 1969 Signature [signature]
Rank Aircraft Captain

Please return this form to: Mr. J.J.A. Hennessey
Project Director - EURONET
87 Lynton Road,
Acton, London, W.3.,
ENGLAND.

1ª y 2ª página del formulario cumplimentado por el comandante Ordovás. Arriba con flecha la hora, y con señalizador la firma y fecha.

habíamos percatado ya de que las declaraciones firmadas por los pilotos el 3/4/69 no constaban entre la documentación desclasificada por el Ejército del Aire. Pero ese es el tipo de cosas que requiere una discusión cara a cara y había que aguardar la ocasión idónea.

Una tarde de primeros de diciembre de 1993, Rocamora (un militar enérgico y rápido de reflejos, pero mediterráneo como yo) tenía la gentileza de atenderme en su propio domicilio.

-Escuche, hay indicios de que tienen retenida una información- le espeté a bocajarro. Tenía que dilucidar esta cuestión, pues la limpieza del proceso estaba en entredicho, así que me empleé a fondo.

La desclasificación del caso de IBERIA no había sido su bautismo de fuego en el tema OVNI, antes de que sustituyera al teniente coronel **Angel Bastida**, que pasó a otro destino, pero evidentemente Rocamora dio muestras de tomárselo a pecho. Sostuvo por enésima vez que *todo* lo que hay en los expedientes que custodia el MOA termina en la Biblioteca del Cuartel General del Aire, para consulta del público.

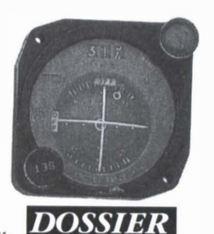
-Deme una fotocopia de ese papel- me pedía la hoja con la segunda declaración de los pilotos-. **Le aseguro que removeré Roma con Santiago para encontrar esos documentos, si es que existen** -se comprometió Rocamora.

Una semana después tenía la confirmación telefónica de que la información se había localizado; se encontraba fuera de su expediente natural, debido a que muchos años atrás se había archivado mal. Se trataba de un *segundo informe* del caso, redactado por el teniente coronel **Antonio Calvo Ugarte**, el mismo que hizo la primera encuesta, pero con una importante diferencia que iba a dar al traste con la falsa imputación. En efecto, la primera indagación fue hecha por el experimentado militar del aire a título de *Oficial Informador*, obteniendo declaraciones de los pilotos el 17 de marzo. En el segundo informe actuaba, sin embargo, investido por el ministro del Aire como *Juez Instructor* para el esclarecimiento de los hechos y dotado de las prerrogativas conferidas por la legislación militar para la investigación de un incidente interno (en aquellos años, Aviación Civil estaba subordinada a la Subsecretaría del Aire, organismo del Ministerio del Aire). Por ello, con posterioridad, el 3 de abril, hubo de recabar de los pilotos sus *declaraciones juradas*.

Por cierto, ambas declaraciones son idénticas, de ahí que el alboroto levantando no se sostiene en absoluto a menos que se persigan otras intenciones.

La existencia de las dos declaraciones queda explicada y su falta en el expediente desclasificado debido a que un cuadernillo cosido con hilo estaba guardado donde no le correspondía, pasando desapercibido cuando se recopilaron los documentos para la exposición pública del caso.

El teniente coronel Rocamora me dijo que iba a proponer lo antes posible su desclasificación y admito que su voz sonó como un compromiso firme. Así ha sido. En marzo de 1994 llegaba a la Biblioteca del Cuartel General del Aire, para general consulta, un segundo informe de más de 20 páginas, que se unía al expediente oficial del caso. Por ironías del destino, la fecha de desclasificación fue, casualmente, otro 25 de febrero, esta vez de 1994. Los ufólogos nos adentrábamos, una vez más, en el túnel del tiempo para reconstruir los hechos verazmente y poder rebatir la sinrazón de una denuncia tragicómica.



Ha quedado así patente que no se manipularon las declaraciones: se trató de dos *documentos diferentes* y no de un único documento manipulado, como provocadoramente se ha afirmado con ánimo de intoxicar y desacreditar el proceso de desclasificación emprendido por el Ejército del Aire. Lo bien cierto es que la información que acaba de emerger corrobora milimétricamente el resto de la información oficial.

A todo esto, la razón para pensar que hubo una modificación de las declaraciones de los pilotos tenía como fin "probar" que la hora del suceso (las **21,19 hora Z o**

DOSSIER

DECLARACION DE DON [illegible]

En Madrid, a tres de abril de mil novecientos sesenta y nueve.

Ante S. S., con mi asistencia, compareció el expresado al margen, quien, enterado de la obligación que tiene de decir verdad y de las penas señaladas a los reos de falso testimonio, juró ser veraz en sus manifestaciones; preguntado por sus datos personales, dijo que se llama como ha expresado, de 32 años, profesión piloto de transporte, con domicilio en Madrid, calle de , número , segundo, derecha.

PREGUNTADO por los hechos que han motivado esta información, dijo que, al alcanzar el nivel de vuelo veintiséis mil pies, el segundo piloto observó una luz extraña a la misma altura; se lo hizo notar al declarante que llamó al Control de Barcelona para ver si había algún tráfico en su ruta, a lo que el Control contestó negativamente. Al observar la luz más detalladamente, vieron que cambiaba de intensidad alternativamente, pasando de un color rojo brillante a un color blanco brillante, con una periodicidad de unos diez a quince segundos. Intentaron enlazar con el radar militar en frecuencia de 121/5 (canal de emergencia), no consiguiendo enlazar con ningún centro radar nada más que con las torres de control civil. A través de las torres de Barcelona, que estaba en contacto por teléfono con Embargo, notificaron a éste su posición y la situación aproximada del objeto que estaban viendo, hasta poco antes de desaparecer el objeto que enlazaron con Embargo directamente en frecuencia 123/1. El objeto se mantuvo durante unos quince minutos a la altura aproximada del avión, al cabo de los cuales realizó un descenso rápido aparentemente hasta el suelo, volviendo a la posición que tenía antes con respecto al avión. Se alejó aparentemente hasta que vieron un punto muy lejano, volviéndose a acercar un poco más de un minuto a una posición más cercana de la que antes tenía; dice esto porque antes no apreciaron forma y en esta ocasión ofrecía la de un triángulo con los vértices iluminados. Se mantuvo durante tres o cuatro minutos aparentemente a la misma marcha del avión y desapareció definitivamente, disminuyendo paulatinamente de intensidad hasta perder un punto en la lejanía.

PREGUNTADO por el día y hora, contestó: Que fue el día veinticinco de febrero último, a las 2220 locales (2120 Z).

PREGUNTADO cómo empezó a verlo, contestó: Que le avisó el segundo piloto y lo vio situado con respecto al eje longitudinal del avión de "doce y media a una".

PREGUNTADO qué rumbo magnético mantenía en ese momento, dice: que 288º.

PREGUNTADO quién llevaba los mandos del avión en dicho momento contesta: Que el piloto automático, vigilado por el segundo piloto.

PREGUNTADO si durante todo el tiempo de la observación del objeto extraño quitaron el piloto automático, dice: Que no, que continuó puesto.

PREGUNTADO si llevaba corrección de deriva, contesta: que no.

PREGUNTADO por el nivel de vuelo, dice: Que 260.

PREGUNTADO qué situación meteorológica encontraron en la ruta hasta el momento del fenómeno, contesta: Que despejado y noche clara.

PREGUNTADO qué situación tenía el avión, dice: Que a cuarenta millas de la costa.

PREGUNTADO por la situación meteorológica en el resto del viaje, dice: Que había algunos bancos de niebla o nubes bajas pegadas al suelo.

PREGUNTADO a qué hora llegaron a Madrid, contesta: Que a las 2200 Z.

PREGUNTADO si permaneció el objeto siempre en la misma situación, manifiesta: que daba la sensación de que se alejaba un poco hacia la derecha.

DECLARACION DE DON , DE 32 AÑOS DE EDAD, NATURAL DE MADRID, CON DOMICILIO EN MADRID, CALLE DE NUMERO , SEGUNDO DERECHA, TELEFONO , COMANDANTE DE LA AERONAVE DE LA LINEA DE "IBERIA"-435, DE PALMA-MADRID.

RELATO DEL HECHO:

Al alcanzar el nivel de vuelo 26.000 piés el 2º piloto observó una luz extraña a la misma altura, me lo hizo notar y llamé al control Barcelona para ver si había algún tráfico en nuestra ruta. El control contestó negativamente. Al observar la luz más detalladamente, vimos que cambiaba de intensidad alternativamente pasando de un color rojo brillante a un color blanco brillante con una periocidad de unos 10 a 15 segundos. Intentamos enlazar con el radar militar en frecuencia de 121/5 (canal de emergencia), no consiguiendo enlazar con ningún centro radar nada más que con las torres de control civil. A través de las torres de Barcelona que estaba en contacto por teléfono con Embargo notificamos a éste nuestra posición y la posición aproximada del objeto que estábamos viendo, hasta poco antes de desaparecer el objeto que enlazamos con Embargo directamente en frecuencia 123/1. El objeto se mantuvo durante unos 15 minutos a nuestra altura aproximadamente, al cabo de los cuales realizó un descenso rápido aparentemente hasta el suelo volviendo a la posición que tenía antes, con respecto al avión. Se alejó aparentemente hasta que vimos un punto muy lejano, volviéndose a acercar en poco más de un minuto a una posición más cercana que la que antes tenía, digo esto porque antes no apreciamos forma y en esta ocasión ofrecía la forma de un triángulo con los vértices iluminados. Se mantuvo durante 3 ó 4 minutos aparentemente a la misma marcha nuestra y desapareció definitivamente disminuyendo paulatinamente de intensidad hasta perder un punto en la lejanía.

INTERROGATORIO

Día: 25 de Febrero de 1.969.

Hora: 2220 locales (2120 Z)

¿Cómo empezó a verlo?. Le avisó el 2º piloto y lo vió situado con respecto al eje longitudinal del avión de "doce y media a una"

¿Qué rumbo magnético mantenía en ese momento?. 288º

¿Quién llevaba los mandos del avión en ese momento?. El piloto automático vigilado por el 2º piloto.

¿Durante todo el tiempo de la observación del objeto extraño quitaron el piloto automático?. NO, continuó puesto.

¿Llevaba corrección de deriva?. No.

¿Qué nivel de vuelo?. 260

Izquierda: Declaración **jurada** del comandante Ordovás al Juez Informador el 3/4/69. Véase hora señalizada con flecha. Derecha: Declaración del comandante Ordovás al Oficial Informador el 28/3/69. Observar la hora señalizada con flecha.



Vicente Juan Ballester Olmos durante una entrevista con el teniente coronel de Estado Mayor Enrique Rocamora.

Greenwich, 22,19 hora legal) no fue esa. ¿Por qué? *Porque a esa hora el rumbo del avión encajaba perfectamente con la posición de Venus en el espacio.* En efecto, aunque se han escrito muchas páginas de confusa verborrea sobre el asunto horario, todos admiten de forma inequívoca que si el suceso ocurrió a las 21,19 (hora Greenwich) entonces la luz que el piloto tenía frente al morro de su aparato era, por necesidad, el brillante planeta Venus. El rumbo del avión y la dirección del astro coincidían matemáticamente.

Pero como a algunos no les interesa llegar a la verdad y explicar lo explicable sino dejar un continuo rastro de dudas en el aire, había que buscar alguna forma de escaparse de esa hora fatídica. La mejor manera fue *inventarse* que el documento donde los pilotos declaraban lo que habían visto se había trucado. Lo que no se contaba es que los investigadores bajaríamos hasta los infiernos con tal de confirmar o refutar esa afirmación, cuya palpable falsedad ha quedado demostrada.

La hora real de despegue del avión fue en torno a las 21,10 hora Greenwich (22,10 hora legal), pero quien erróneamente tome esas veintiuna como hora legal, introduce un espúreo elemento de confusión, ya que, conforme a ello, la observación habría ocurrido una hora antes y la posición de Venus en el cielo ya no sería tan satisfactoria para la evidente correlación entre el estímulo "OVNI" y el planeta Venus.

Para basar el argumento se echa mano de una vieja tabla de horarios de vuelos de IBERIA que señala una hora de despegue diferente. Sólo tengo que recordar al lector que suela volar la fiabilidad de los horarios de la aviación comercial... hace 25 años.

La realidad pura y dura es que el avistamiento tuvo lugar a las 21 horas, 19/20 minutos (Z o Greenwich), que eran las 22 horas, 19/20 minutos hora legal. Esta es la hora atestiguada en las dos declaraciones de los pilotos y en *numerosos* documentos oficiales de muy variado origen, consignados en el expediente que tantos años ha sido secreto. No sólo eso, los pilotos -acostumbrados a expresarse en hora Greenwich- se

Excmo. Señor:

Don , Teniente Coronel del Arma de Aviación (S. V.), Juez de la presente Información sumaria, tiene el honor de consignar el resultado de la misma:

Se instruye ésta por orden de S. E. el Sr. Ministro del Aire, comunicada por el Excmo. Sr. General Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire en escrito número 614, de fecha 28 de marzo de 1969, como consecuencia de la comunicación hecha por el Mando de la Defensa Aérea, en la que se da cuenta de la supuesta aparición de un objeto volador no identificado, visto por Don , Comandante del avión Caravelle de Iberia que, el día 25 de febrero último, realizaba el vuelo IB-435, de Palma de Mallorca a Madrid.

Se unen en vanguardia la designación del Jefe que suscribe, la comunicación del hecho por el Mando de la Defensa Aérea, las noticias y reportajes aparecidos en la Prensa, la reproducción escrita de las comunicaciones habidas entre el avión y las Unidades de Control, registradas en cinta magnetofónica, el resumen de las citadas comunicaciones, con expresión del horario exacto en que se produjeron, y los informes técnicos del Observatorio Astronómico de Madrid y del Centro de Análisis y Predicción sobre posiciones del Planeta Venus y estado meteorológico de la ruta Sagunto-Madrid-Oporto, respectivamente; por último, se incluye un croquis con representación gráfica de los datos del Observatorio Astronómico.

De la investigación verbal y escrita practicada, resulta que:

De la contrastación de las diferentes fuentes de información podemos deducir que el hecho se produjo así: Primera visión del objeto extraño, a las 2119 Z horas. Situación relativa: En los primeros momentos se observa delante del avión, aproximadamente en la misma ruta y algo más alto (unos 5.000 pies); posteriormente se ve algo a la derecha y a la misma altura del avión (nivel de vuelo 260). El objeto produce destellos muy luminosos, de colores blanco y anaranjado. Los movimientos aparentes del objeto pueden resumirse así: Primeros minutos (alrededor de 15), el objeto permanece aproximadamente en igual posición, su tamaño es aparentemente el de una naranja grande, si bien en ciertos momentos, por su mayor luminosidad en tres puntos de su periferia, aparece como un triá

Primera página del informe del Juez Informador fechado el 3/4/69. En el círculo se menciona la hora del suceso.

refieren a dicha hora en sus entrevistas de prensa (así, hablan de "antes de las nueve y media").

Pero el reciente descubrimiento de un documento *firmado por el propio comandante Ordovás* que señala inequívocamente que el suceso ocurrió alrededor de las nueve y cuarto hora Greenwich, devuelve a los hechos la autenticidad perdida. En efecto, al poco de la observación, el ufólogo británico **Julian Hennesey**, del NICAP, consiguió que un contacto en IBERIA le pasase a Ordovás un formulario OVNI, que éste rellenó el 28 de marzo de 1969 antes de volver a manos de Hennesey. Allí leemos claramente: **Time 21,15 GMT**, esto es, "Hora 21,15 Greenwich". En resumen: la misma hora -redondeada al cuarto- a la que se refieren repetidamente los documentos militares originales. Ya sabemos, por fin, quién engaña a quién.

En cuanto al rumbo seguido por la aeronave, el cuestionario firmado por el comandante Ordovás señala: **radial 288°** (rumbo magnético, que equivale a 282° del norte geográfico), esto es, directamente prácticamente oeste. ¿Sabe el lector cual era el acimut en el que se hallaba el planeta Venus a esa hora?: 282°. O sea, *justo enfrente del avión* se encontraba un astro de gran luminosidad, cuyo brillo era distorsionado por la atmósfera. Astro, por cierto, que *no* vio el piloto; sólo vio al "OVNI".

¿Por qué? Porque estaba mirando a un planeta y no a un platillo volante. Son errores que se han dado en unas pocas ocasiones y que no desmerecen la carrera profesional de nadie, sobre todo si tienen lugar -como en esta ocasión- en un período de verdadera "excitación" por los OVNIs en los medios de comunicación y en la sociedad.



DOSSIER

ENCUESTA A LOS PILOTOS DE LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS

A finales de 1994 nuestros asesores Vicente Juan Ballester Olmos y Joan Plana Crivillén, han iniciado la primera encuesta a gran escala, dirigida a recopilar información sobre posibles avistamientos de objetos volantes no identificados protagonizados por pilotos tanto de líneas comerciales como aviadores militares. La encuesta lleva por título "Pilotos y fenómenos aeroespaciales anómalos", y se ha publicado en el número de Diciembre pasado de la revista "Mach.82", órgano oficial del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA).

Se pretende con este proyecto integrar la información en una base de datos que posteriormente permita su tratamiento informatizado con análisis estadístico complementario al estudio pormenorizado de cada incidente con vistas a obtener su eventual explicación.

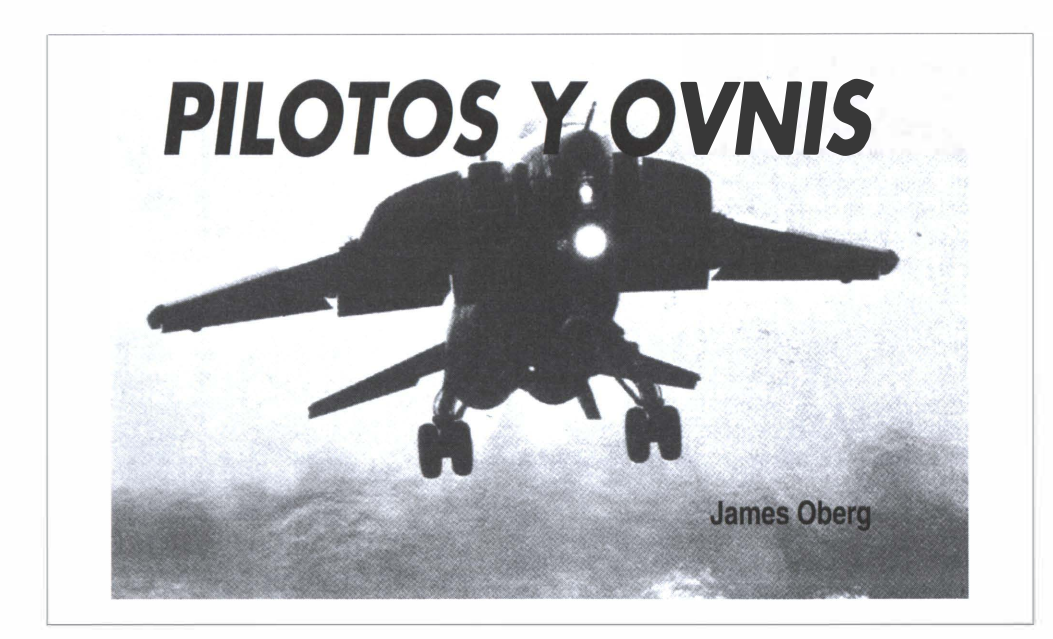
La primera versión de este cuestionario fue realizada por el científico norteamericano Dr. Richard F. Haines, especialista en psicofisiología que desempeñó funciones en el Ames Research Center de la NASA.

Ha sido adaptado por ambos autores, a nuestro ámbito geográfico, considerando que gracias a la cualificación y experiencia de los potenciales testigos, podrán disponer de un material de análisis de primera mano y calidad a efectos de su validación científica. En su realización **Cuadernos de Ufología** ha aportado su colaboración técnica. Es importante considerar que las habituales imputaciones que se dedican a los informes OVNI en el sentido de su bajo nivel informativo y la escasa capacidad de análisis de contenidos, podrá verse superada por la previsible calidad de los testimonios.

Las principales secciones que contiene este cuestionario especializado se centran en cuestiones como: información sobre el fenómeno anómalo, datos espaciales y temporales de vuelo, datos relativos a la aeronave y datos del testigo, cerrándose con un apartado para el testimonio de pilotos militares.

Consideramos que se abre con este proyecto, una magnífica oportunidad para conocer a fondo muchos de los incidentes protagonizados por pilotos que nunca han salido de ese ámbito.





¿Qué fiabilidad ofrecen los informes sobre OVNIs facilitados por pilotos aeronáuticos? La discusión se establece entre defender que las características descritas son interpretaciones imaginativas (en base a su propia experiencia como aviadores) de unos estímulos visuales elementales, o bien aceptar que son relatos fiables sobre percepciones directas. Dos recientes ejemplos pueden ilustrarnos al respecto: la reentrada del cohete Gorizont/Proton sobre el norte de Francia y Alemania el 5 de Noviembre de 1990 y el lanzamiento del Progress TM-21, el 8 de Enero de 1994. Ambos acontecimientos fueron observados por las tripulaciones a bordo de distintos vuelos comerciales. Como era de esperar, en ambos casos, los pilotos sobre-interpretaron sus percepciones y subconscientemente añadieron "deducciones" y "conclusiones" que modelaron sus recuerdos.

Informe especial para la FSR (Flying Saucer Review) (Mayo 1991)
por Paul Whitehead, Verano 1991, página 10.

Era una oscura tarde (18:15 hora local) del 5 de Noviembre de 1990, y un vuelo comercial de la British Airways en ruta hacia Londres, sobrevolaba los Alpes a 31.000 pies de altitud. Un vuelo cercano de Lufthansa les llamó por radio informando de un "tráfico al frente". El capitán de British Airways observó cuidadosamente el cielo nocturno delante del avión. ¡Lo que vió no era precisamente lo que esperaba!

(Cuando, poco después, la prensa europea informó del incidente ya incluía la "posición oficial": los OVNIs habrían sido en realidad "chatarra espacial de un antiguo satélite reentrando en la atmósfera").

Bueno, quizás, pero han aparecido nuevos detalles curiosos. Un piloto aeronáutico, buen amigo mío y con base en el Reino Unido, tuvo oportunidad de hablar personalmente con el capitán de British Airways que presentó dicho informe, a petición del SIGAP (Surrey Investigations Group on Aerial Phenomena) (Grupo de Investigación de Fenómenos Aéreos de Surrey). SIGAP acordó con el mismo mantener su anonimato, a fin de protegerlo de cualquier publicidad, y lo mismo hace ahora la FSR. El piloto que sirvió de intermediario en esta investigación también desea ocultar su nombre.

¿Qué fue lo que vió el capitán del vuelo de British Airways? Estos fueron sus comentarios:

"Miré hacia el frente y descubrí, para mi sorpresa, un grupo de luces brillantes situado por encima de nosotros. Una de las luces, la más adelantada, tenía más brillo que las demás y parecía mayor, casi en forma de disco. Iba seguida de cerca por otras tres en lo que parecía una formación en V. Conforme observaba, puede oír como otro avión informaba ver también las luces. "Observé los objetos con atención conforme se desplazaban por mi campo de visión, de derecha a izquierda, al frente y por encima. Fue entonces, al escuchar el informe desde el otro avión, cuando me di cuenta que estaba viendo algo situado mucho más lejos de mi estimación inicial. El otro informe procedía de Francia".

¿Pudo tratarse de la reentrada de un satélite? El piloto manifiesta: "Para mí, desde luego no lo parecía. He visto una reentrada en otra ocasión y esto era diferente".

Sin embargo, fueron el resto de las declaraciones de este piloto de British Airways las que causaron mayor revuelo y gran interés. SIGAP ha transmitido dicha información al ufólogo y escritor Tim Good, y esperamos tener más detalles este año.

Aquella misma noche, un colega del mencionado capitán, en otro vuelo de British Airways, informó haber visto dos "luces brillantes muy peculiares" mientras volaba sobre el Mar del Norte. Dos días más tarde, el piloto de un avión Tornado de la RAF le comentó al capitán que aquella misma noche (5 de Noviembre) su Tornado (mientras volaba junto a otro avión de su escuadrón) había sido "seguido por unas luces brillantes". Las luces, comentó, "formaron hacia los Tornados" (Esta expresión "formaron" (formate) parece indicar un propósito deliberado). Su compañero en el otro avión quedó tan convencido de estar en rumbo de colisión con las luces (aparentemente se vieron nueve) que "rompió la formación" e inició "violentas acciones evasivas". Este mismo piloto añadiría más tarde que en aquellos momentos pensó que se dirigía directamente hacia un C5 Galaxy, gigantesco avión de transporte americano.

La formación de OVNIs continuó "recta en su rumbo y se alejó a gran velocidad, casi supersónica. ¡Vaya C5! " comentó, indicando que iba mucho más rápido que la velocidad que puede alcanzar un C5 Galaxy.

El conocido de Paul Whitehead comenta: "Se trata de una buena historia en busca de explicación. Todos los pilotos insisten que lo que vieron no podría haber sido en ningún caso chatarra espacial... y ellos deberían saberlo". *Fin de la cita.*

Piloto de aerolíneas tiene un espeluznante encuentro cercano con un gigantesco OVNI.

por Fleur Brenham. National Inquirer, el 12 de Marzo de 1991, página 50. Incluye una foto del veterano piloto, capitán Mike D'Alton. "El está convencido que el OVNI procedía del espacio exterior".

Un gigantesco y brillante OVNI sorprendió a un veterano piloto de British Airways y a su tripulación, al presentarse de repente delante de su Boeing 737 en un vuelo nocturno de Roma a Londres, y desaparecer nuevamente a toda velocidad.

DOSSIER

"Esa cosa no era de este mundo" declaró el capitán Mike D'Alton. "En todos mis 23 años de vuelo jamás había visto una aeronave como esa".

El capitán D'Alton afirma estar convencido que el misterioso aparato procedía del espacio exterior, ya que: se movía a una velocidad tremenda pero sin causar ningún estampido sónico... tenía una forma distinta a cualquier otra que él hubiese visto nunca... y realizó un brusco giro a toda velocidad —una maniobra imposible que hubiera hecho pedazos cualquier aeronave diseñada por el hombre.— Como asombro final, cuando el capitán D'Alton estableció contacto con los controladores aéreos de la zona, ¡ellos no había detectado nada!



"No apareció nada en ninguna de las pantallas de radar de todas las torres de control que sobrevolaba".

"No aparecía nada en ninguna de las pantallas de radar de todas las torres de control que sobrevolaba", comentó.

El encuentro se inició a las 18:03 horas del pasado 5 de Noviembre cuando el avión del capitán D'Alton sobrevolaba Génova, Italia.

"El resto de la tripulación también pudo observarlo" añade. "Lo que vimos era una luz grande y bastante brillante. Por delante de ella había una formación en triángulo de tres

luces más débiles. Y otra más estaba situada detrás de la grande y ligeramente por debajo".

"El aparato volaba horizontal pero mucho más rápido que cualquier aeronave creada por el hombre. He volado por todo el mundo, y sé positivamente que aquella cosa no era una estrella fugaz, ni chatarra espacial o una aurora boreal".

El jefe de personal de cabina, Bob Parkhouse añade: "El OVNI se desplazaba de izquierda a derecha por todo el horizonte. ¡Fue algo que no había visto nunca antes!". La tripulación pudo observarlo durante dos minutos, puntualiza el capitán D'Alton. "Y entonces realizó un giro de noventa grados a una velocidad fantástica y se perdió de vista".

Otros pilotos, incluyendo un capitán de las líneas aéreas alemanas Lufthansa, también informó de un OVNI hacia la misma hora, termina el capitán D'Alton.

"¡Debe haber sido algo de otro planeta... porque claramente no se trataba de nada hecho por el hombre!".

UFO Report 1992.

Tim Good, páginas 136-7.

El capitán de la British Airways Mike D'Alton informó haber visto un OVNI durante un vuelo nocturno de su Boeing 737 desde Roma a Gatwick, describiéndolo como un disco plateado con tres débiles puntos de luz en forma de flecha y una cuarta luz detrás.

El capitán D'Alton dijo que el objeto fue visible sobre Génova, durante unos 2 minutos. "Nunca antes había visto algo parecido y no puedo explicar de qué se trató. Mi copiloto y yo llamamos a dos tripulantes de cabina para que lo observasen también y entonces desapareció de la vista. El radar en tierra no pudo captarlo, así que debía estar viajando a una velocidad fenomenal" (Sunday Telegraph, London/ Sunday Mail, Glasgow, 11 de Noviembre de 1990).

Esa misma noche, otro capitán de la British Airways informó haber visto "dos luces muy brillantes" mientras sobrevolaba el Mar del Norte, y más tarde habló con un piloto de la RAF que, cuando volaba en una formación de dos Tornados, se había encontrado con "luces brillantes" que "formaron" hacia ellos. El piloto del otro Tornado quedó tan convencido de estar en rumbo de colisión con las luces (parece que fueron hasta nueve) que "rompió la formación" e inició "violentas acciones evasivas". La formación de OVNIs continuó "recta en su curso y desapareció a toda velocidad... casi supersónica...".

(Estos incidentes fueron confirmados a Paul Whitehead, miembro del Surrey Investigation Group of Aerial Phenomena (SIGAP) a través de otro piloto que habría hablado con el piloto de British Airways envuelto en el incidente del Mar del Norte, y me fueron comunicados por el propio Paul Whitehead en Abril de 1991... Por otro lado, el siguiente informe puede considerarse como corroboración adicional).

5 de Noviembre de 1990: Cerca de Rheindalen, Alemania/Mar del Norte.

Según una fuente de alto nivel dentro del destacamento de la RAF situado en Alemania, se han escuchado en dos noches distintas dos terroríficas explosiones en la zona de Rheindalen. Después de la segunda explosión (a las 22:00 horas) la tripulación de un caza Phantom informó haber visto OVNIs volando en dirección Norte en formación de "dedo".

Independientemente, dos aviones Tornado que sobrevolaban el Mar del Norte se encontraron con dos grandes objetos redondos, cada uno de ellos con cinco luces azules y varias otras de color blanco en el perímetro. Conforme los Tornados se acercaron a investigar, uno de los OVNIs se dirigió directamente hacia uno de los reactores, que tuvo que adoptar una acción evasiva a fin de evitar la colisión. Los dos objetos desconocidos se dirigieron a continuación hacia el Norte hasta perderse de vista. En las pantallas de radar de ambos Tornados no apareció ninguna señal de los mismos.

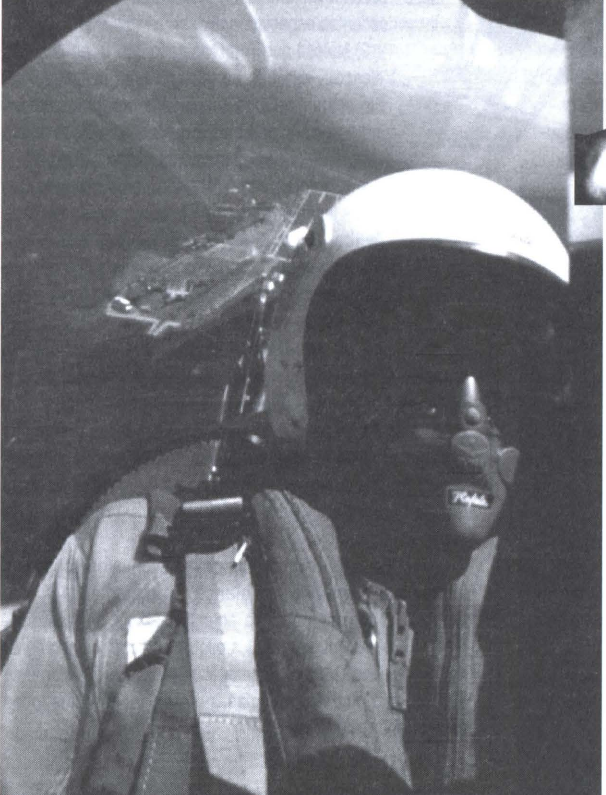
5-6 de Noviembre de 1990. Bélgica, Francia, Alemania, Italia y Suiza.

Misteriosos objetos volantes, descritos como bolas anaranjadas, triángulos y puntos de luz fueron reportados durante la noche por cientos de testigos en Bélgica, Francia, Alemania, Italia y Suiza. Algunos describieron una forma cambiante compuesta por tres, cinco o seis puntos de luz brillantes. Expertos de Munich y otros países europeos echaron la culpa a un meteorito o a la reentrada de algún satélite.

Pero en Bélgica, docenas de personas informaron sobre un objeto triangular con tres luces, volando lenta y silenciosamente hacia el sudoeste, y la fuerza aérea belga asegura estar estudiando dichos informes en colaboración con las fuerzas aéreas de los países vecinos. Varias tripulaciones de vuelos civiles y militares también observaron los OVNIs, incluyendo a un piloto británico que informó haber visto cuatro objetos volando en formación sobre las colinas de las Ardenas, en el sur de Bélgica.

En Francis, Jean-Jacques Velasco, director del *Service for the Investigation of Reentry Phenomena (Servicio para la Investigación de los Fenómenos de Reentrada),* dijo que se iniciaría una investigación, y confirmó que varios pilotos civiles habían tenido avistamientos pero que no se había sabido de ningún contacto por radar sobre el espacio aéreo francés. Un piloto de Air France dijo a un comentarista radiofónico: "Nos encontrábamos en un vuelo hacia Barcelona, a unos 33.000 pies de altitud, cuando a las 19:03 horas vimos la extraña forma. No puede haber sido un satélite (reentrada) porque pudimos observarlo durante tres o cuatro minutos".

En Italia, seis pilotos informaron sobre una "misteriosa e intensa luz blanca", al sudeste de Turín también mencionaron cinco estelas blancas en las cercanías. La policía de Bavaria fue colapsada por llamadas informando



"Dos aviones Tornado que sobrevolaban el Mar del Norte se encontraron con dos grandes objetos redondos".

de relámpagos luminosos con colas de fuego en torno a las 19:00 horas del 5 de Noviembre (Glasgow Herald, 7 de Noviembre de 1990).

James Oberg comenta: estos pilotos cometieron muchos, muchos errores, tanto perceptivos como de interpretación:

1) En la FSR, el anónimo piloto de British Airways (evidentemente D'Alton) recuerda: "una de las luces... era más brillante que las demás, y parecía mayor, casi en forma de disco". En realidad era sólo luz, una pieza de chatarra ardiente, y la forma de "disco" es una imagen mental extraída de experiencias anteriores, no de esta aparición concreta. Nótese que más tarde, Tim Good altera este comentario haciendo que el piloto hable inequívocamente de un "disco plateado".

2) La luz principal "era seguida de cerca por otras tres, en lo que parecía una formación en V", según el piloto. Referirse a una "formación" presupone un control inteligente. Los restos ardientes se repartían al azar en grupos y permanecían aproximadamente en las mismas posiciones relativas, pero los pilotos malinterpretaban esto como si estuvieran desplazándose en formación.

3) La FSR informa como el piloto comentaba: "Observé los objetos con atención, conforme se desplazaban por mi campo de visión, de derecha a izquierda", pero el movimiento real de los objetos fue de izquierda a derecha, como se informaba en otro lugar correctamente. Bien el compilador de la FSR, bien el propio piloto, trastocaron este indicio clave.

4) El piloto no creía que la aparición pudiera tratarse de la reentrada de un satélite porque "he visto una reentrada en otra ocasión y esto era totalmente diferente". Estas reentradas son particularmente espectaculares dado el tamaño de los restos, y el piloto se basaba pues, en una inadecuada experiencia previa.

5) Los pilotos de la RAF en sus Tornados concluyeron que "las luces 'formaron' hacia los Tornados", que es la clase de comportamiento que un piloto de caza es entrenado para detectar y evitar, no para contemplar desapasionadamente. Las luces, claro está, nunca cambiaron su rumbo, pero los pilotos que se vieron sorprendidos por las mismas

se temieron lo peor.

6) El compañero que pilotaba el otro Tornado quedó tan convencido de encontrarse en rumbo de colisión con las luces que "rompió la formación" y emprendió "violentas acciones evasivas". Esta decisión hubiera sido prudente en una situación inesperada, pero ello no debe hacernos pensar que la percepción de tal colisión inminente fuera realmente exacta. Dado que los restos ardientes se desplazaban a miles de kilómetros de altitud, no hubo nunca ningún "rumbo de colisión", fuera de la mente del piloto.

7) D'Alton es citado en el National Enquirer asegurando que el objeto "realizó un brusco giro a toda velocidad - una maniobra imposible que hubiera hecho pedazos cualquier aeronave diseñada por el hombre". De nuevo, la realidad es que el objeto real no realizó tal giro, y la abusiva interpretación que el piloto hizo sobre lo que el objeto DEBIA estar experimentando, se basaba en juicios erróneos sobre la distancia y el movimiento reales.

8) Después de dos minutos de vuelo en línea recta, añade D'Alton "... realizó un giro de noventa grados a una velocidad fantástica y se perdió de vista". Nosotros sabemos que el objeto realmente observado no realizó nunca ese tipo de maniobra, pero D'Alton lo recordaba claramente así cuando trataba de explicarse a sí mismo como podía haber desaparecido tan rápido.

9) El relato periodístico, mencionado en el libro de Good, hace decir a D'Alton que "el radar en tierra no pudo captarlo, así que debía estar viajando a una velocidad fenomenal". En realidad, la velocidad no hubiera tenido ninguna influencia sobre la incapacidad del radar para captarlo, pero la distancia real -que D'Alton subestimó, llevándole a los sucesivos errores de interpretación- fue el verdadero motivo del fracaso instrumental.

10) Los pilotos de los Tornado describieron los restos llameantes como "dos grandes objetos redondos, cada uno con cinco luces azuladas y varias otras de color blanco en su perímetro". Dado que los pilotos están acostumbrados a ver otros vehículos estructurados con luces, al observar esta inusual aparición, esa fue la forma en que la malinterpretaron y recordaron.

11) "En Bélgica, docenas de personas informaron sobre un objeto triangular con tres luces, volando lenta y silenciosamente hacia el sudoeste", pero se trataba de distintos fragmentos ardientes vistos a gran distancia, que los testigos asumieron como luces pertenecientes a un objeto mayor. Su lento desplazamiento angular en el horizonte fue malinterpretado como poca velocidad ya que la lejanía de los mismos fue grandemente subestimada.

12) "Un piloto británico... informó sobre cuatro objetos volando en formación sobre las colinas de las Ardenas en el sur de Bélgica". El piloto quizá si se encontrase sobre el sur de Bélgica, pero los objetos que vió no tenían por qué estarlo, más bien se hallaban a cientos de millas de distancia. Y a pesar de su presunción instintiva (y errónea) de que las luces "volaban en formación", se trataba solo de restos incandescentes espaciados al azar.

13) Nótese que Tim Good escribe: "Jean-Jacques Velasco... dijo que se iniciaría una investigación". Sin embargo, Good conoció los resultados de esa investigación antes de que su original llegase a la imprenta, y negligentemente olvidó comentarle a sus lectores como Velasco había probado que las luces procedían de la reentrada de un satélite. Estas omisiones selectivas hacen que gran parte de las historias de este tipo aparezcan mucho más misteriosas de lo que realmente son.

14) Un piloto de Air France comentó en la radio. ...No pudo haber sido un satélite (reentrada) porque pudimos observarlos durante tres o cuatro minutos". Tal razonamiento no tiene ninguna base, ya que las reentradas casi horizontales pueden ser vistas durante varios minutos, especialmente desde aviones volando a gran altitud. El piloto desconocía esto y por ello rechazó apresuradamente la explicación correcta.

15) "En Italia, seis pilotos civiles informaron sobre una misteriosa e intensa luz blanca" al sudeste de Turín. También mencionaron cinco estelas blancas en las cercanías". De nuevo, puede que los pilotos hubieran estado cerca de Turín cuando vieron las luces y pensaron incorrectamente que se encontraban próximas, pero en realidad las luces estaban muy, muy lejos.

Tajik Air UFO. 28 de Enero de 1994, basado en un mensaje de la embajada americana en Dushanbe, Tajikistan (Sr. Escudero), Jan 31/0310Z. A continuación se recogen algunos párrafos seleccionados.

1) El jefe de las líneas aéreas de Tajikistan, el ciudadano americano Ed Rhodes, y dos de sus compañeros americanos informaron que el 29 de Enero de 1994, en su Boeing

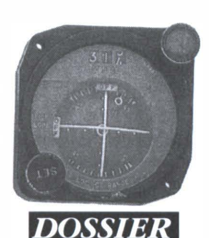
747 a 45 grados latitud norte y 55 grados de latitud este, sobre Kazakhstan, tuvieron un encuentro con un OVNI. Lo primero que vieron fue una brillante luz de gran intensidad, acercándose hacia ellos desde el horizonte hacia el este a una gran velocidad y a mucha mayor altitud. Pudieron observar el objeto durante unos cuarenta minutos mientras éste maniobraba en círculos, espirales y giros de noventa grados, a gran velocidad y bajo muchos g de aceleración. El capitán Rhodes tomó varias fotos con su cámara Olympus de bolsillo y nos hará llegar copias a la embajada, si salen al revelarlas. Después de un buen rato, el objeto adoptó un curso horizontal a gran velocidad y desapareció más allá del horizonte.

2) Como la observación tuvo lugar de noche, la tripulación no pudo determinar la forma del aparato. Ellos describieron la luz que emitía como una "onda de arco", parecido a las fotos de una bala disparada a gran velocidad, en la que objetos muy pequeños dejan atrás una gran onda de luz y calor. Unos 45 minutos después del avistamiento inicial, cuando ya había amanecido, su avión alcanzó las estelas dejadas por el objeto. La velocidad del avión era de más de 500 nudos. Rhodes estimó la altitud de las estelas en unos 100.000 pies aproximadamente, señalando que, a tan extrema altitud, hay demasiado poco aire y humedad como para que cualquier avión terrestre de propulsión convencional pueda dejar tales estelas. Las formas de las misma reflejaban las maniobras del objeto (círculos, espirales, etc).

3) A nuestra sugerencia de que el objeto podría haberse tratado de un meteorito entrando y rebotando en la atmósfera terrestre, Rhodes y su tripulación insistieron en que habían tenido ocasión de ver miles de "estrellas fugaces" y todo tipo de chatarra espacial entrando en la atmósfera, en sus largos años de pilotos para Pan-Am. Esto, recalcaron, no se parecía a ningún meteorito. Basándose en su velocidad y maniobrabilidad, Rhodes expresó la opinión, compartida al parecer por su tripulación, de que el objeto era extraterrestre y bajo control inteligente.

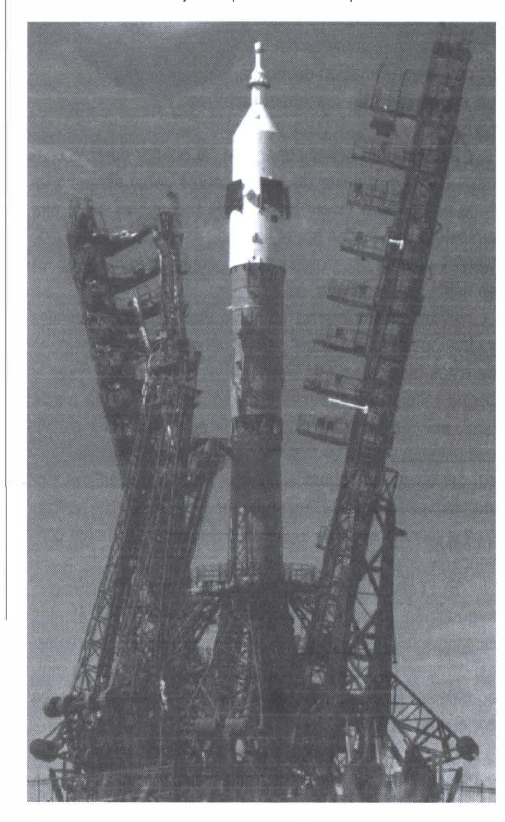
James Oberg: Por lo que se refiere a este "caso Tajik", disponemos de algunos datos y comentarios relevantes. El cosmódromo ruso de Baikonur (centro de lanzamientos espaciales)está situado aproximadamente a 46° N 66° E, al este del Mar de Aral en la república independiente de Kazakhstan.

El lanzamiento programado del cohete de suministros no tripulado Progress M-21 con destino a la estación espacial Mir, se realizó, según lo previsto, a las 0212 GMT del 28 de Enero (viernes) en la última etapa de un lanzador "Soyuz" (SL-4). Despegó verticalmente para inclinarse luego en un rumbo ligeramente nordeste, alcanzando la órbita de 140 millas unos nueve minutos más tarde, a 1.200 millas del lugar de lanzamiento y a una velocidad de 17.600 mph. Durante la ascensión mantuvo un rumbo recto en dirección constante. Sin embargo, unos 2,5 minutos después del lanzamiento, los cuatro cohetes auxiliares se separaron y cayeron a tierra, todavía echando humo.



El informe del "caso Tajik" no facilita la orientación de los testigos ni la dirección de desplazamiento de su avión. Sin embargo, si asumimos que volaba hacia el este, el lanzamiento se habría situado justo enfrente de ellos y habrían pasado bajo la estela dejada por el cohete (nada que ver con la "condensación" dejada por un motor a reacción convencional) mucho más tarde.

Los rastros dejados por un cohete permanecen hasta



Lanzamiento de cohete espacial desde la base rusa de Baikonur.

40 ó 60 minutos después del lanzamiento, lo que podría explicar la sensación de la tripulación sobre la larga duración del avistamiento. Dichas estelas son desfiguradas en espirales y zig-zags por los variables vientos estratosféricos soplando en todas direcciones.

Esta tripulación cometió muchos errores perceptivos, incluyendo:

1) La "brillante luz de gran intensidad" debe calibrarse considerando la adaptación de los ojos a una cabina débilmente iluminada en la oscuridad de la noche. Un cohete situado a cientos de millas de distancia es verdaderamente una "luz brillante" pero difícilmente cegadora, o de "gran intensidad".

2) Los testigos concluyeron que el OVNI "se les aproximaba desde el horizonte" cuando en realidad solo se estaba elevando y haciéndose más brillante conforme se alejaba de su posición. Confundieron el aumento del brillo con la aproximación del objeto, un error típico en las observaciones OVNI.

3) Aseguran haber observado "el objeto" durante cuarenta minutos, a pesar de que el cohete debió perderse de vista en cuatro o cinco. Las estelas humeantes en la alta atmósfera, iluminadas por el sol naciente podrían haber sido visibles delante de ellos durante cuarenta minutos, pero ya no había ningún "objeto" allí.

4) Los pilotos informaron haber visto "círculos, espirales y giros de noventa grados" pero el cohete no realizó ninguna de estas maniobras. Sin embargo, las estelas humeantes si podría reflejar tan curiosas trayectorias después de media hora, así que los pilotos podrían haberse limitado a asumir que estaban viendo los rastros exactos de la trayectoria original del objeto, en lugar de unas estelas distorsionadas por los vientos. Ellos NO pueden haber visto al "OVNI" realizar dichas maniobras, pero a posteriori pudieron fácilmente convencerse de haberlo hecho.

5) El OVNI maniobró "bajo muchos g de aceleración", según los pilotos. Pero todo ello se deduce de cálculos inconscientes respecto a las distancias y velocidades reales, así como en la creencia errónea de que los cambios de rumbo reflejados por las estelas dejadas habían sido efectuados por el propio OVNI.

6) Los pilotos recuerdan que "después de un buen rato, el objeto adoptó un curso horizontal a gran velocidad", cuando el cohete había estado volando esencialmente en línea recta y alejándose horizontalmente desde casi el inicio del vuelo. Su informe sobre un inexistente cambio sustancial de rumbo y velocidad debe considerarse una racionalización para explicar su desaparición.

7) Los pilotos "insistieron en que ellos habían visto miles de 'estrellas fugaces' y todo tipo de chatarra espacial en sus largos años de experiencia... Esto, remachan, no se parecía a ningún meteorito". Aunque cierto, ello concita la atención sobre una explicación errónea, omitiendo la correcta, un lanzamiento espacial.

8) Los pilotos concluían que "en base a la velocidad y maniobrabilidad... el objeto era extraterrestre y bajo control inteligente". La interpretación errónea final es culminación de todos los errores y fallos anteriores.

¿Quien puede todavía argumentar que el testimonio de los pilotos debe considerarse un relato exacto de lo realmente ocurrido?

(El presente trabajo tiene © de James Oberg. **CdU** agradece a Félix Ares de Blas el envío de este texto).

Traducción: Luis R. González Manso





INCIDENTES DE PILOTOS

DOSSIER

Dr. Richard F. Haines [1]

RESUMEN

El Dr. Richard F. Haines, un investigador americano bien conocido, ha creado y mantiene un banco de datos (**AIRCAT**) que incluye exclusivamente casos en los que los testigos son pilotos. Los dos incidentes presentados aquí han sido seleccionados especialmente para **CUADERNOS DE UFOLOGIA**, y traducidos al español por el Dr. Willy Smith.

"En la noche del 13 de Octubre de 1991 me encontraba pilotando un avión Piper Chieftain (2) en un vuelo regular, en ruta desde el Aeropuerto Ejecutivo de Orlando al Aeropuerto Internacional de Tampa (3). El vuelo se realizaba de acuerdo a las reglas visuales (VFR=Visual Flight Rules), lo que hago usualmente para mantener mejores tiempos (los vuelos bajo condiciones instrumentales (IFR= Instrumental Flight Rules), representan una pérdida de tiempo al requerir instrucciones por radio (vectoring), dado que tanto Tampa como Orlando son ahora TCAs (Terminal Control Areas=Areas Terminales Controladas)."

Piloto encuentra a un "No Identificado"

FICHA TECNICA:

Fecha	**13 de Octubre de 1990 (901013)**
Hora:	**2300 Eastern Standard Time (0300GMT)**
Lugar:	**6 millas al Este del aeropuerto de Zephyrhills, Florida. EEUU (28º 1' N.82º 16'W)**
Duración:	**Estimada en 10 minutos.**

RESUMEN DEL AVISTAMIENTO

Los detalles del incidente son tomados de una carta dirigida al autor por el testigo el 11 de Enero de 1991.

"Aproximadamente a las 11 de la noche me encontraba a unas 6 millas al este de Zephyr Hills (sic) y a una altitud de 2.500 pies. La noche era oscura, con algunas nubes dispersas. Las luces de la radio de este avión no funcionaban, de modo que para ver los números de los canales tenía las luces de la cabina encendidas. Había terminado el servicio de radar con Orlando, y había sintonizado el ATIS(4) de Tampa antes de ponerme en contacto con ellos."

"Después de echar un vistazo a los instrumentos apagué la luz interior y, mirando por la ventanilla, ví un avión a un nivel apenas superior aproximándose de derecha a izquierda. Estaba próximo, muy próximo, a una distancia que estimé ser menos de 100 pies aunque en realidad no lo pue-

do asegurar. El objeto llenaba mi campo visual. Inicié de inmediato un giro hacia la derecha tirando del timón (yoke) hacia mí.""Varias cosas sucedieron entonces. Antes que nada, como me he encontrado otras veces en situaciones de colisión inminente, estoy al tanto de que las cosas suceden muy rápidamente. Sé que el objeto estuvo dentro de mi campo visual el tiempo suficiente para tomar la decisión de mover los controles y evitar la colisión (5). Ví una luz roja que para mí era un haz giratorio (6). También vi el perfil de una forma de avión (7)."

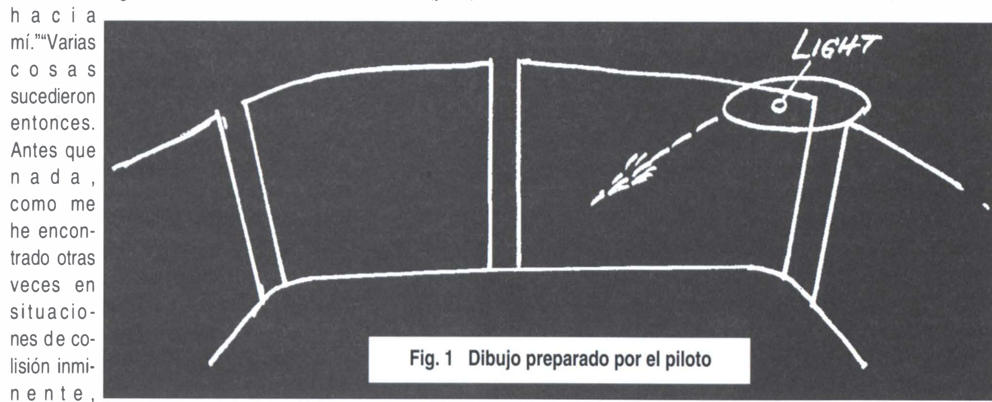


Fig. 1 Dibujo preparado por el piloto

"Instantes después me encontré desorientado, y sabía que había perdido mucha altitud. Realicé un viraje hacia la derecha para ascender y seguidamente descender bruscamente.""En ese momento sentí un golpe fuerte que en aquel momento no pude identificar. Más tarde, al aterrizar, descubrí que un pájaro se había estrellado en la ventanilla del copiloto (8)."

"No puedo decir por cuanto tiempo vi al objeto, aunque me pareciera muy largo, pero sé bien que, de no haber iniciado una acción evasiva, hubiéramos chocado. Llamé entonces a la torre de control en Tampa, y dí cuenta del incidente."

"Pero también sucedieron otras cosas. En primer lugar, el controlador me llamó un poco después, y explicó que nada se había detectado en el radar. Las grabaciones del radar no mostraban ningún objeto, aunque sí indicaban la presencia del avión en un viraje hacia la derecha, especificando el rumbo, la altitud y la hora."

"En segundo lugar, cuando llamé al controlador de acercamiento evidentemente no actué como lo hubiera hecho una persona que acaba de escapar de una colisión. No grité desaforadamente, pidiendo la identificación del avión, que parecía ser el comportamiento esperado."

"De cualquier forma, fui despedido por la empresa, pues el avión había experimentado daños al salir de la caída en picado y, como el radar no había detectado otro avión, se me consideró responsable del incidente. Se supondría que mi empresa obtendría una triangulación usando la información de los radares en Tampa, Jacksonville y Orlando, pero hasta el momento no me han informado si el otro avión ha sido identificado. La suposición ha sido, que yo hice algo que causó el problema."

"La FAA (Federal Aviation Administration) nunca investigó el incidente, aunque yo presenté la información sobre la colisión inminente a la torre de control de Tampa, así como a un individuo perteneciente a la oficina Regional de Normas de Vuelo (Flight Standard District Office) de la FAA, quien me llamó a mi domicilio. Esta persona, fuera quien fuera, me dijo que su propósito era verificar la información que tenía en un formulario, y que la información archivada por la torre había sido interpretada equivocadamente. Asímismo me dijo que la información que él tenía indicaba que lo que yo había visto era un avión militar a reacción en una subida vertical."

"Volví a presentar la información, pero hasta el momento nadie me ha llamado con más información relacionada con este incidente."

"Sé lo que he visto y, en verdad, no comprendo como el otro avión no aparece en las cintas del radar de Tampa. Fue en verdad un objeto volante no identificado, cuya naturaleza no conozco."

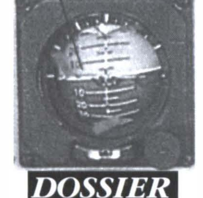
HECHOS ADICIONALES Y DISCUSION

Después de proporcionar al piloto un croquis de las ventanillas de la cabina desde la perspectiva del interior del avión para que le sirviera de ayuda al estimar el tamaño, forma y posición inicial del objeto, le solicité que dibujara el "avión" de acuerdo con lo que había visto. Este es el resultado de sus esfuerzos:

Deberá notarse que dibujó una forma oval, con la luz roja situada cerca de su centro y, aunque se lo había pedido específicamente, no intentó esbozar la forma del aeroplano.

La luz roja fue vista solamente durante 3 ó 4 segundos, aparentemente encendiéndose y apagándose parcialmente, de tal manera que nunca desapareció. Éste es un detalle interesante e importante, pues las señales usadas para la prevención de colisiones en aviones americanos destellean una vez por segundo, pero pasan de intensidad total a cero abruptamente. Esta es una característica intencional de diseño, que hace los destellos más conspícuos a otros pilotos en la oscuridad de la noche. La intensidad de la luz es muy fuerte (a menudo de una potencia de medio millón de bombillas o más), capaz de producir ceguera temporal a otro piloto que la observara a corta distancia. Está claro que la luz que viera este piloto no tenía tal intensidad. Finalmente, una luz roja con una dimensión angular de 1,5 grados de arco requeriría un diámetro de 2,6 pies a una distancia de 100 pies, y una dimensión lineal de 40 pies si la distancia fuera de 2000 pies (véase la razón para este número en la nota # 5). El diámetro de la mayoría de las luces de anti-colisión es 4 pulgadas.

Es interesante destacar que durante el incidente, el avión perdió unos 1000 pies de altitud muy rápidamente. Pérdida de altitud es típica de un rápido giro de las alas, particularmente por la noche. La carga a bordo eran cheques bancarios, que son relativamente pesados.



Considérense, por ejemplo, los siguientes puntos:

(1) el dibujo preparado por el piloto, no muestra el perfil de un aeroplano sino un simple óvalo.

(2) la ausencia de huellas de otro aeroplano en el radar del aeropuerto internacional de Tampa en el momento del encuentro.

(3) el gran tamaño angular de la luz roja, y no percibida como una fuente luminosa puntual.

(4) la reluctancia de la FAA en investigar el incidente, o en proporcionar las cintas magnéticas que podrían haber verificado la historia del piloto determinando la presencia de otro objeto aéreo.

(5) la actitud abierta del testigo, dispuesto a repetir su historia sin intereses publicitarios o económicos, proporcionando tantos detalles útiles.

En resumen, este encuentro aéreo cercano se perfila como un suceso inexplicado que pudo haber tenido consecuencias desastrosas para el testigo. Su buena voluntad al suministrar los detalles deberá servir de ejemplo para alentar a otros pilotos a hacer lo mismo.

Maniobras precisas ejecutadas por varios objetos a gran altitud

Cuando le pregunte al piloto las razones aducidas por el representante de Normas de Vuelo de la FAA para afirmar que se trataba de un avión militar subiendo verticalmente, me contestó:

"Pues no lo sé. Yo nunca dije que lo que vi estaba subiendo. Lo que expresé fue que estaba descendiendo, moviéndose rápidamente. Me sorprende como cada uno de los detalles de este incidente han sido distorsionados por todos".

A lo que agregó en su carta: "La empresa (que lo empleaba) estimó que el haber matado un pájaro era de poca importancia".

Tenemos pues aquí un encuentro aéreo típico, que un escéptico sin duda descontará como otro avión. Bajo la tensión del momento y debido a que es la posibilidad normal, quizás el piloto pudiera haber pensado que se trataba de otro avión. Sin embargo, el caso presenta otros hechos que le hacen interesante y potencialmente relacionado con los OVNIs.

FICHA TECNICA:

Fecha: 28 de Agosto de 1978 (780828).
Hora: 12:43 local (11:43 GMT).
Lugar: cerca de Stuttgart, Alemania.
Duración: aprox. 30 segundos.

RESUMEN DEL AVISTAMIENTO (9)

El 28 de Agosto de 1978 un avión Boeing B-727 (Registro Nº G.BCDA) de las líneas aéreas Dan-Air, tripulado por el Capitán Lon Cockerill y el Primer Oficial Paul Coomber, se encontraba en ruta desde el aeropuerto de Gatwick, en Londres (51° 09'03" N, 00° 09'09" W) al aeropuerto de Malta (35° 51'05" N 14°28'07" E) cuando este interesante incidente tuvo lugar.

De acuerdo con la declaración firmada por el Primer Oficial Coomber y enviada al autor el 5 de Diciembre de 1978, el vuelo 2622 se desarrollaba de acuerdo a las normas de vuelo instrumental (IFR= Instrument Flight Rules), a una altitud de 33,000 pies sobre Alemania Occidental (10) y con rumbo magnético de 135°. Esto sitúa al avión en la vecindad de Stuttgart, con una velocidad aérea de 280 nudos, y una velocidad con respecto al terreno de 460 nudos. La visibilidad era ilimitada, con cielo despejado y el sol cerca del cénit.

Los dos miembros de la tripulación, así como una tercera persona que se encontraba en la cabina, todos notaron un segundo avión comercial pasando en la dirección opuesta y a una altura superior. La descripción de lo que sucedió a continuación está tomada de una carta firmada por el Primer Oficial con fecha del 20 de Octubre de 1978. La Fig. 2 representa la situación vista desde arriba. Las notas y comentarios a las declaraciones del testigo aparecen al final del texto.

"Mientras pasaba el otro avión (11) pude notar dos objetos pequeños, redondos, brillantes y estacionarios (12) aparentemente a gran altura (punto A en la Fig. 2). El capitán pensó que podrían ser globos meteorológicos, aunque consideramos extraño que dos de ellos estuvieran tan cerca. A medida que mirábamos, notamos un anillo circular cuyo diámetro era dos veces el diámetro de las esferas, que se aproximaba desde el Este (punto C), pasando muy cerca de las esferas y continuando hacia el Oeste (punto D), hasta que lo perdimos de vista al ocultarlo el techo de la cabina. Cuando el anillo las pasó, una de las esferas se desplazó hacia el Este (punto B'), acelerando muy rápidamente y desapareciendo en la distancia".

"Sin pensarlo conscientemente en el momento, asumí que los objetos aparecían brillantes por reflejar la luz del sol pero ahora, pensándolo mejor, bien podrían haber sido luminosos, pues a pesar de volar directamente bajo ellos no notamos la presencia de sombras. No tengo ni idea de cual era su altitud. Definitivamente, se encontraban mucho más arriba que nosotros, pero no tan altos, pues se desplazaron hacia atrás con respecto al techo del aeroplano. Todo esto tuvo lugar en menos de 30 segundos (13)".

"Preguntamos al Control de Tráfico alemán si tenían tráfico militar de alto nivel o actividades meteorológicas, y nos respondieron que no. Mis pensamientos durante el incidente eran que se trataba de un ***rendez-vous.*** El capitán ha escrito a las señas en Inglaterra que aparecen en la revista "***Flight***".

Comentarios adicionales fueron proporcionados por el Primer Oficial Coomber en una carta dirigida al autor y con fecha del 27 de Noviembre de 1978.

"Otra cosa se me ha ocurrido al completar el formulario (informe del piloto). Yo había asumido, inconscientemente, que los objetos, aunque muy altos, estaban dentro de la atmósfera terrestre. Pero, desde luego, los objetos podrían haber sido inmensos y a gran distancia de la tierra. Ni hablar de discernir ventanillas o el tipo de construcción. Para mi es indudable que los objetos no eran naturales y ciertamente no eran meteoros, de los que he visto muchos. La otra cosa cierta es que la aceleración al desaparecer fue fenomenal. Después de examinar y descartar la idea de que pudieran ser globos meteorológicos, consideramos si podrían haber sido satélites artificiales. Incluso así, el episodio en su totalidad no se asemeja en nada a lo que he oído o leído sobre satélites en revistas de aeronáutica."

"Desde que escribiera mi relación de los hechos, la he comparado con lo que viera el capitán. En general, estamos de acuerdo, pero discrepamos en algunos detalles. El primero notó el objeto grande, y luego observó los dos objetos pequeños partiendo en diferentes direcciones (14)."

"Quiero remarcar aquí que ambos somos individuos sinceros, con la cabeza bien puesta, que vimos algo que fue personalmente muy significativo."

DISCUSION

Quizás alguien pretenderá decir que las imágenes luminosas no fueron más que la luz solar refractada en las varias capas de material que forman las ventanillas. Algunas veces efectos poco comunes ocurren cuando un objeto lejano es observado en la proximidad del borde de la ventanilla, donde los materiales transparentes que la sellan pueden producir efectos refractarios considerables. Sin embargo, tal explicación no es viable, dado que el cambio de dirección tuvo lugar solo para uno de los objetos, mientras que los tres eran claramente visibles dentro de los confines de la ventanilla. La explicación de un satélite orbital de la tierra es refutada por el giro de 90° en la trayectoria de una de las esferas, y por las elevadas aceleraciones angulares, así como por las diferentes formas observadas.

Adicionalmente, el Primer Oficial nos dice que los objetos, claramente visibles, no cambiaron de forma, no parpadearon o variaron en intensidad, no se dividieron en partes, no emitieron humo o vapores, no cambiaron de color, o aparecieron en las pantallas de radar. No se observaron efectos de turbulencia, y el control de radar del Rhin no registró la presencia de los objetos. El Primer Oficial Coomber, quien no necesita gafas y contaba con unas 300 horas de vuelo en este tipo de avión en la fecha del incidente, nos dice que los objetos se vieron ***"muy altos en un cielo claro en mitad del día, pero no vimos sombras".*** Los testigos no experimentaron sensaciones fisiológicas durante el encuentro. Al preguntarle su opinión personal sobre lo que había visto, Coomber contestó: ***"Parecía como si los tres objetos acudían a una cita, para luego separarse"*** (15), agregando que, con anterioridad al episodio, nunca había visto nada que le hiciera pensar en OVNIs.

NOTA Y REFERENCIAS

1 El autor agradecerá a los lectores que tengan información sobre avistamientos de OVNIs que involucren a pilotos que se pongan en contacto con él escribiendo a las siguiente señas: Post Office Box 880, Los Altos. CA 94023. Estados Unidos.

2 Un avión de un solo piloto, operado para carga de acuerdo con la regulación federal aérea (Federal Air Regulation).

3 Una distancia de 82 millas.

4 ATIS: Airman Technical Information Service, una transmisión continua de radio para beneficio de los pilotos.

5 Reconstrucciones usando un simulador del avión demuestran que, para el caso de dos aviones acercándose directamente, cada uno con una velocidad de 160 nudos (1 nudo=1,853 Km./hora), la colisión es inevitable si la separación inicial es menos de 2000 pies, debido al tiempo de reacción de los pilotos, la aerodinámica de las naves y a otros factores.

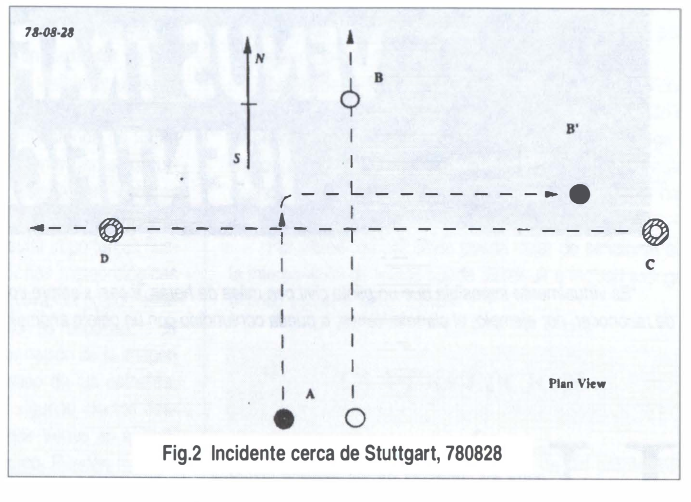


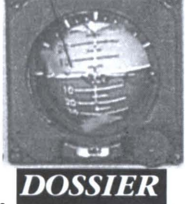
Fig.2 Incidente cerca de Stuttgart, 780828

6 El tamaño angular de la luz roja era inicialmente menos que el de la uña del dedo pulgar (a un brazo de distancia), es decir, del orden de medio grado, pero aumentó hasta ser mayor que la uña del pulgar, cosa de 1,5 grados.

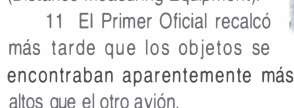
7 Más tarde, en una carta con fecha del 17 de Marzo de 1991, el piloto nos dice: "Vi la forma de un avión, un objeto sombrío que se acrecentó con el tiempo y terminó pasándome. Vi una luz roja, como una señal (beacon) común en muchos aviones."

8 Después de aterrizar, el piloto descubrió los restos de un pájaro también en la cola y en el ala izquierda del avión.

9 Me enteré de este acontecimiento a través de una carta de J. Graham Cowell, de Kent, Inglaterra, con fecha del 20 de Enero de 1979.



10 La posición del avión se especifica técnicamente como sigue: a 10 millas de Nattenheim, Alemania Occidental, en la radial 131°, de acuerdo con el DME (Distance Measuring Equipment).



11 El Primer Oficial recalcó más tarde que los objetos se encontraban aparentemente más altos que el otro avión.

12 No está claro si las dos esferas estaban estacionarias, o simplemente parecían no moverse con respecto al marco de la ventanilla. Podrían haber estado en movimiento con una velocidad angular perceptivamente muy pequeña.

13 Nota del traductor: 30 segundos no es un tiempo tan corto como parece, y en los EEUU equivale a dos anuncios comerciales en la tele, donde una duración de 15 segundos es común.

14 Las discrepancias en lo que ambos pilotos recuerdan quizás puedan explicarse considerando la diferencia en el tiempo preciso cuando cada cual vio los diversos objetos. La versión del capitán, cuando dice que ***"vió dos objetos pequeños separarse del anillo y partir en direcciones diferentes"*** es una descripción correcta y equivalente a lo manifestado por el Primer Oficial.

15 El original en inglés dice: ***" it seemed as though the three objects were randezvousing (sic) and then split up."***





Manuel Borraz Aymerich

VENUS TRAFICO NO IDENTIFICADO

"Es virtualmente imposible que un piloto civil con miles de horas, y casi siempre con previa experiencia militar, no sea capaz de reconocer, por ejemplo, el planeta Venus, o pueda confundirlo con un objeto anómalo en su entorno inmediato".

Dr. Willy Smith, (ref. 11)

Uno de los mitos más arraigados, no sólo entre los amantes de los platillos volantes sino también entre los estudiosos de los OVNIs, pretende que las observaciones de fenómenos aéreos sin identificar realizadas por pilotos civiles o militares constituyen los testimonios más sólidos de la presencia de misteriosas naves en nuestros cielos.

Otro de estos persistentes mitos podría sintetizarse diciendo que invocar al planeta Venus a la hora de explicar la observación de un presunto OVNI es el recurso más socorrido e inverosímil que hayan podido utilizar los detractores de los platillos volantes.

Sin embargo lo cierto es que los hechos, cuando son analizados sensatamente, vienen a desmentir una y otras vez estas creencias.

INTRODUCCION

Nadie discute que los pilotos sean observadores altamente cualificados, en razón de su formación y experiencia, pero no por esto debe pensarse que todo piloto es siempre capaz de identificar adecuadamente cualquier estímulo ordinario, en cualquier circunstancia. Aunque se trate de un estímulo tan común como el planeta Venus que, tanto cuando se manifiesta como lucero del alba como cuando lo hace como lucero vespertino, suele destacarse por su inusitado brillo.

Cuando en un avistamiento desde el aire puede establecerse que Venus era visible y se encontraba en la posición en que fue observado el OVNI luminoso, o muy cerca de la posición aproximada indicada por los testigos, la pregunta obligada es por qué no mencionaron éstos ningún otro objeto brillante en las proximidades del OVNI, máxime si se dieron condiciones de buena visibilidad. La respuesta más simple y razonable es que, probablemente, no debía haber otro objeto: los pilotos habrían estado observando el planeta Venus. En la práctica, esto no sólo explica la "coincidencia" entre (por poner un ejemplo) el ocaso del astro y la desaparición del OVNI sino que además, como veremos a continuación, es coherente con los detalles más espectaculares del avistamiento.

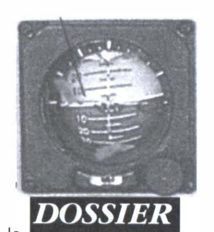
Al respecto, resulta oportuno comenzar mencionando brevemente algunas nociones de óptica atmosférica.

EL ESTIMULO

Los rayos de luz procedentes de un astro atraviesan una mayor porción de la atmósfera (y en particular de sus estratos más bajos) cuando el astro es visible próximo al horizonte. En esas circunstancias, dichos rayos de luz experimentan los efectos de la refracción atmosférica de forma muy acusada y, como consecuencia, siguen trayectorias curvadas cuya desviación es ligeramente distinta para distintas longitudes de onda, es decir, para distintos colores. Por otra parte, la curvatura de los rayos puede sufrir importantes fluctuaciones dependiendo de las condiciones meteorológicas de las regiones que atraviesan. En definitiva, ha podido establecerse que el fenómeno de la refracción es responsable de efectos tan característicos como la deformación de la imagen del disco solar en el ocaso o el centelleo de las estrellas. Asimismo puede explicar sin dificultad algunos efectos descritos a veces por los pilotos al confundir Venus en el horizonte con un tráfico relativamente próximo. Pueden mencionarse, por ejemplo:

- variaciones de intensidad luminosa;
- cambios de color;
- desplazamientos verticales aparentes (dando la impresión incluso de descensos hasta el nivel del suelo para volver a recuperar después la posición original);
- imágenes distorsionadas e incluso múltiples (espejismos del astro).

De hecho, la refracción atmosférica sólo puede originar pequeños desplazamientos angulares de la imagen de Venus y, análogamente, los efectos de los espejismos se circunscriben a desviaciones angulares pequeñas. No obstante, pueden ser suficientes para hacer irreconocible la imagen del planeta o dar lugar a confusas ilusiones de desplazamiento -sin perjuicio de que pueda haber otros factores implicados, como pequeñas derivas o cabeceos del propio avión en vuelo.



Otro fenómeno atmosférico de interés aquí es la dispersión de la luz por las moléculas del aire. Este fenómeno afecta sobre todo al segmento del espectro de la luz visible más próximo al azul y al violeta, siendo responsable de la coloración azulada del cielo diurno. La dispersión atmosférica de la luz tiene consecuencias muy peculiares cuando un astro se encuentra próximo al horizonte, es decir, cuando los rayos de luz que nos llegan del astro efectúan un recorrido más largo en la atmósfera. La porción del espectro correspondiente a la luz azul queda muy mermada y, en la luz que finalmente alcanza al observador, se da un predominio de la luz roja. Así se explica el color anaranjado o rojizo que a menudo muestran los astros cuando se encuentran situados a poca elevación sobre el horizonte.

La aparición fugaz del color verde en un planeta Venus a punto de ocultarse puede atribuirse al efecto combinado de dispersión y refracción atmosféricas, de forma análoga al "rayo verde" observable en determinadas circunstancias cuando el sol está a punto de desaparecer detrás del horizonte.

Por último, no por obvio puede dejar de señalarse que la interposición de nubes puede disminuir e incluso extinguir el brillo aparente de un astro.

LA PERCEPCION

Hasta ahora sólo hemos hablado de las propiedades físicas del estímulo involucrado en un incidente de este tipo. Pero además debe tenerse en cuenta el importante papel que juegan los factores perceptivos y la psicología de los observadores.

El llamado efecto autocinético, que se pone de manifiesto cuando se observa un punto luminoso en ausencia de un marco de referencia, puede dar lugar a que el observador perciba el brillante planeta describiendo continuos movimientos desordenados.

Por otra parte, cuando un estímulo luminoso desconocido es contemplado en la oscuridad, se carece de referencias que sirvan de ayuda en la evaluación de su tamaño y la distancia a que se encuentra, así como la magnitud y dirección de su velocidad. Cualquier estimación en valor absoluto de estos parámetros es, en la práctica, totalmente subjetiva. Como es natural, un intenso foco luminoso visible aproxima-

damente al nivel de vuelo tenderá a ser interpretado por un piloto en términos de las luces de otro avión, como le dicta su experiencia. Así por ejemplo, se sentirá inclinado a pensar que el objeto se aleja cuando la luz se hace menos brillante o se acerca en rumbo convergente con el del avión cuando la luz se intensifica. Asimismo, tenderá a buscar una cierta periodicidad artificial en las variaciones de la luz. Y si el foco luminoso mantiene su posición relativa respecto al observador -como ocurre cuando se trata de una fuente de luz muy distante- se convencerá fácilmente de que la luz mantiene su misma velocidad y rumbo, es decir, vuela en paralelo con el avión -ver Nota (*). La interpretación de Venus como "tráfico no identificado" condicionará, en definitiva, las estimaciones de distancia, altura y velocidad que puedan hacer los pilotos en esas circunstancias.

LA INTERPRETACION Y EL RECUERDO

Ya hemos mencionado los factores que tienen que ver con el estímulo físico. Por ejemplo, se da el caso de pilotos que, posteriormente, en sus declaraciones, sitúan el objeto a distancias relativamente próximas, indicando incluso estimaciones concretas, cuando durante el avistamiento, tal como atestigua la grabación de sus conversaciones con los controladores en tierra, habían sido mucho más cautos y manifestaban abiertamente su incapacidad para asignar distancias.

DETECCION POR RADAR

En determinadas ocasiones puede haber constancia de algún eco radar en la proximidad del avión, detectado desde alguna estación de tierra. En casos de presuntas observaciones de Venus, lo que estaríamos tentados a valorar como una confirmación excepcional de la presencia del OVNI, no tendría, en la práctica, nada que ver con la observación visual. A veces se trataría de ecos transitorios a los que, posiblemente, los operadores del radar no habrían dado mayor importancia de no haber mediado un aviso o una comunicación previos por parte de los pilotos. O viceversa, un eco anómalo puede desencadenar una situación de alerta que propicie que algún piloto vea en el lucero -si está a la vista, evidentemente- la confirmación de la presencia de un intruso aéreo.

No hay que perder de vista que los radares no son infalibles. En determinadas circunstancias y dependiendo de las características del equipo radar y el procesado de la información pueden aparecer ecos parásitos sin relación con ninguna aeronave, debido por ejemplo a bandadas de pájaros o turbulencias del aire en la baja atmósfera con tiempo despejado. Asimismo, bajo ciertas condiciones meteorológicas que alteren las condiciones normales de propagación radioeléctrica, pueden aparecer ecos que en realidad se encuentran a una mayor distancia de la que muestra la pantalla o presentarse como blancos aéreos objetos situados en la superficie. Sin olvidar posibles reflexiones múltiples de las ondas radáricas, interferencias e incluso errores de funcionamiento de los equipos. Se trata de situaciones infrecuentes, claro está, pero relevantes a la hora de tratar episodios anómalos como los que aquí nos ocupan.

LA DINAMICA DEL AVISTAMIENTO

La panorámica de las circunstancias que rodean a este tipo de observaciones sería incompleta sin unos comentarios sobre su dinámica.

Obviamente, el orto o salida del astro puede desencadenar directamente el comienzo de un avistamiento, de la misma forma que, en otras ocasiones, el ocaso delimita el final del avistamiento, cuando se ha producido prematuramente por otras causas.

También es evidente que las condiciones meteorológicas de visibilidad pueden condicionar el comienzo, la evolución y el final de una observación determinada.

No obstante, puede darse el caso de que el astro, aún siendo visible, pase desapercibido hasta que los pilotos son avisados de la presencia de alguna luz extraña observada desde tierra o desde otro avión, o de la detección por radar de algún eco no identificado, como ya se ha apuntado antes.

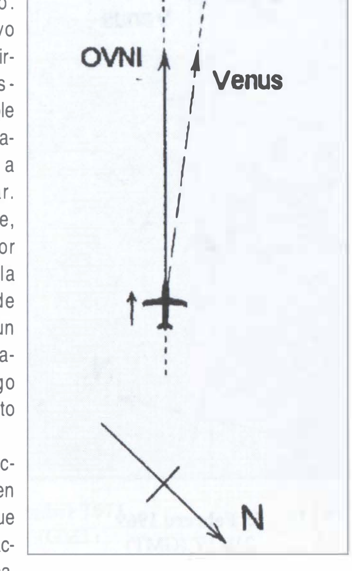
En otros casos, los cambios de rumbo a lo largo de la ruta seguida por el avión, y los consiguientes cambios en la posición relativa del planeta respecto a los observadores, pueden suponer que el astro pase a ser observable o deje de serlo, por quedar "a la espalda" de los mismos.

A veces, es el descenso en altitud de los observadores el que propicia que el astro deje de ser observado, en aquellos casos en que se encuentra prácticamente en el horizonte, ya se trate del orto o el ocaso. Y viceversa, el ascenso del avión puede hacer que el planeta comience a ser visible para los observadores de a bordo.

Haremos un último inciso para tratar la cuestión de a qué elevación angular mínima sobre el horizonte debe encontrarse un planeta brillante para poder ser observable.

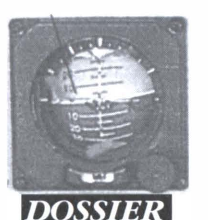
OCASO Y ELEVACION ANGULAR

Por razones puramente geométricas, desde un lugar situado a una cierta altura un astro puede seguir siendo visible después de su puesta y ocaso astronómico, momento en que se encuentra a nivel del horizonte astronómico, es decir, a la altura de la vista del observador. Para observadores situados a 9.000 metros de altura, por ejemplo, el horizonte delimitado por el paisaje u horizonte sensible queda a unos 3° por debajo del horizonte astronómico y, por consiguiente, si la visibilidad fuera perfecta, dichos observadores serían capaces de seguir observando el astro hasta que estuviera situado ya a 3° bajo el horizonte astronómico. Algo que -salvo en rarísimas circunstancias- resulta imposible para un observador situado a nivel del mar. Análogamente, un observador elevado tiene la posibilidad de contemplar un astro determinado desde algo antes de su orto o salida.



4 Noviembre 1968
18h 23' (GMT)
elevación Venus: + 2,4° (ocaso)
GMT: Hora del meridiano de Greenwich.
N. Norte geográfico.
elevación Venus: elev. angular sobre el horizonte (sin considerar el efecto de la refracción atmosférica).

El otro factor a tener en cuenta tiene que ver con la refracción atmosférica. El efecto de la refracción en condiciones normales (refracción estándar) hace que cerca del horizonte, donde el efecto es más acusado, los astros aparezcan ya levantados casi medio grado respecto a su posición verdadera. En circunstancias excepcionales, cuando se dan condiciones de propagación anómala, este valor puede ser mayor. Por supuesto, en el caso de un observador aéreo, esta extensión de la visibilidad vendría a añadirse a la que ya le corresponde por causa de su posición elevada, como se indicaba antes.



En relación con los avistamientos desde aviones, una situación de propagación anómala de especial interés sería la formación de lo que se llama un "conducto elevado", a algunos miles de metros de altitud, en la discontinuidad entre una capa superior de aire seco y cálido y una capa inferior de aire húmedo y más frío. Cuando un rayo de luz incide con un ángulo rasante en una región de estas características se refracta de manera que puede llegar a propagarse incluso centenares de kilómetros a lo largo de la discontinuidad, siguiendo la curvatura terrestre. Esto supone que, si la visibilidad lo permite, el planeta puede seguir siendo observado incluso cuando está a unos grados bajo el horizonte sensible, en lugar del medio grado a que hacíamos referencia en condiciones normales. Fenómenos de propagación anómala intensos y persistentes son hasta cierto punto frecuentes con buen tiempo sobre los océanos de regiones tropicales.

EJEMPLOS

"Bueno, he tenido notificaciones de aviones que me han dicho, cuando volaban de Málaga a Sevilla, me han dicho:

-`Sevilla, ¿tienen ustedes tráfico?´

-`No, no.´

-`Es que parece que hay un objeto, un...algo´.

Y luego resulta que unas veces podía haber sido un lucero brillante en un ángulo de declinación con la Tierra determinado, en que aparecen muy brillantes, y también experiencias, que ya le habrán contado compañeros, de haber autorizado a un avión a despegar por la pista 10 de San Pablo, y decir:

`Sevilla, no despego porque tengo enfrente...´Y no, no era más que un lucero ¿no?"

(José Galindo Moya, supervisor de área del Centro de Control de Vuelo de Sevilla [ref.: 12]).

Un repaso -no exhaustivo- de la casuística española de avistamientos de OVNIs desde el aire permite proponer algunos ejemplos característicos de incidentes que, muy proba-

blemente, pueden explicarse como observaciones de Venus.

Lo primero que llama la atención es que no se trata precisamente de casos de segunda fila, sino todo lo contrario.

Un rasgo en común de estos episodios que merece ser destacado resulta ser su práctica coincidencia horaria con el ocaso de Venus.

Dejemos que sea el lector quien saque sus propias conclusiones en cada caso tomando en consideración la información de los gráficos adjuntos. Los casos en cuestión se reseñan seguidamente (las horas están referidas al meridiano de Greenwich -GMT-):

4/11/68. 18h23' (GMT), duración aproximada: 8'. Avión comercial frente a la costa de Castellón, en vuelo Londres-Alicante. Observación de una luz central con dos luces laterales menores. Presunta detección radar desde tierra.

A juzgar por las primeras informaciones sobre el caso, hay indicios evidentes de que la versión más reciente dada por el comandante del avión (J.L. Lorenzo Torres) estaría muy dramatizada. Una recreación artística del incidente llega a mostrar el OVNI pegado al avión, evolucionando alrededor de la cabina.

(Referencias: 1,2,3)

25/2/69. 21h19' (GMT), duración aproximada: 19'. Avión comercial sobre el Mediterráneo, frente al Golfo de Valencia, alcanzando Sagunto, en vuelo Palma de Mallorca-Madrid. Observación de una luz.

Se ha llegado a acusar a medios castrenses -con argumentos francamente endebles- de haber falseado la hora del incidente en el expediente militar sobre el caso para poder justificar la explicación astronómica.

(Referencias: 4,5,6)

26/9/73. 19h24' (GMT), duración aproximada: unos minutos. Avión militar frente al Golfo de Valencia, de regreso a la base de Manises. Observación de una luz. Eco radar transitorio captado desde tierra.

Se ha objetado que, a diferencia de Venus, un cuerpo luminoso que realizara los cambios de rumbos indicados por los testigos cambiaría su posición respecto al fondo de estrellas fijas (ref.: 11). En realidad, los detalles del avistamiento muestran que su comportamiento (rumbo convergente, vuelo en paralelo, alejamiento final) sería indiscernible del de un lucero situado en una posición fija, experimentando cambios de brillo.

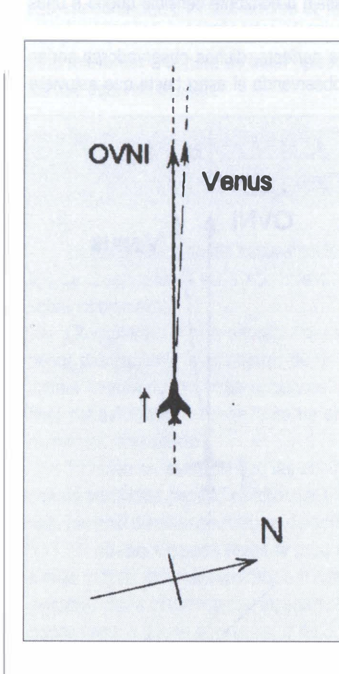
(Referencias: 4, 7)

12/2/85. 22h00' (GMT) duración aproximada: alrededor de 14'. Avión comercial en vuelo Arrecife-Las Palmas (Islas Canarias). Observación de una luz, precedida por una observación desde tierra (Arrecife).

En declaraciones a un medio radiofónico tras su llegada a Las Palmas, el Comandante del avión llegó a comentar: "Tiene un sistema propio de desplazamiento que nosotros, vamos... ni soñamos todavía poder llegar a eso".

(Referencias: 8, 9, 10).

CONCLUSIONES



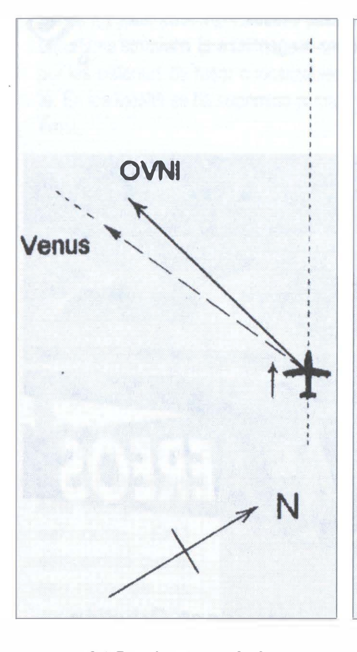
25 Febrero 1969
21h 19' (GMT)
elevación Venus: - 0,5° (ocaso)
GMT: Hora del meridiano de Greenwich.
N. Norte geográfico.
elevación Venus: elev. angular sobre el horizonte (sin considerar el efecto de la refracción atmosférica).

Llegado el momento de hacer un balance de este tipo de casos podríamos preguntarnos cuáles son las circunstancias que los hacen posibles. De los diversos condicionantes que se han venido exponiendo anteriormente pueden resaltarse los importantes efectos que puede tener la posición de Venus en los casos en que se encuentra prácticamente en el horizonte durante el avistamiento. En ocasiones, esta elevación angular pequeña potencia los efectos de la refracción atmosférica con consecuencias desconcertantes. Por otra parte, la posición del planeta, "a la altura del avión", reforzaría la impresión de que el fenómeno observado es una aeronave antes que un astro. Asimismo, una elevación angular muy reducida hace, generalmente, que el planeta sea inobservable desde tierra y la explicación Venus sea prematuramente descartada.

Sorprende la relativa facilidad con que una observación de este tipo puede llegar a estar relacionada con una detección radar presuntamente corroborativa.

En algunos casos, la observación podría dejar de tener un carácter estrictamente anecdótico llegando a provocar alguna alteración de las condiciones de vuelo (altura, rumbo) y no sería inverosímil que incluso llegar a motivar el despegue de cazas militares de intercepción.

Cuando un estímulo astronómico es el responsable de

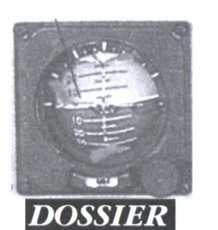


26 Septiembre 1973
19h 24' (GMT)
elevación Venus: + 0,7° (ocaso)
GMT: Hora del meridiano de Greenwich.
N. Norte geográfico.
elevación Venus: elev. angular sobre el horizonte (sin considerar el efecto de la refracción atmosférica).

Venus
OVNI
N

12 Febrero 1985
~22h 00' (GMT)
elevación Venus: + 1,5° (ocaso)
GMT: Hora del meridiano de Greenwich.
N. Norte geográfico.
elevación Venus: elev. angular sobre el horizonte (sin considerar el efecto de la refracción atmosférica).

un incidente de este tipo es posible verificarlo más allá de toda duda razonable y realizar un seguimiento de los hechos. En muchos otros casos, la propia naturaleza del estímulo (globos, experiencias militares, bólidos, espejismos y un largo etcétera) hace mucho más difícil la identificación. En casos muy excepcionales no puede descartarse incluso la posibilidad de raros fenómenos desconocidos. Con todo, deben tenerse muy en cuenta las enseñanzas que se desprenden de sucesos como los estudiados aquí.



DOSSIER

NOTA

(*).- En alguna ocasión he atribuído al efecto del paralaje la impresión de "seguimiento" a que da lugar un objeto distante al ser visto por un observador en movimiento. El Dr. Willy Smith (ref.: 11) objeta acertadamente que no se puede hablar de paralaje en el caso de Venus observado por un piloto contra el fondo de las estrellas fijas. Si consideramos un intervalo de tiempo relativamente corto y una separación entre puntos de observación no muy grande, el desplazamiento de Venus respecto a las estrellas fijas pasa desapercibido.

Habitualmente, se entiende por paralaje el "desplazamiento de la posición aparente de un cuerpo debido a un cambio de posición del observador". En Astronomía, la posición aparente se establece tomando como referencia el fondo de estrellas fijas. Por tanto, en sentido estricto, no existiría paralaje apreciable en la situación anterior.

No obstante, en un sentido más amplio, es obvio que el piloto que observa Venus a un costado convencido de que es otro avión considera que se produce un desplazamiento del objeto. En definitiva, habría que buscar un término que se adaptara específicamente a "ilusión de desplazamiento de un cuerpo debido a un cambio de posición del observador".

REFERENCIAS

1.- Benítez Juan J. *Encuentros en Montaña Roja*. Plaza & Janés, Barcelona, 1981.

2.- Expediente 681104 del Mando Operativo Aéreo. Torrejón, 1992.

3.- *La Actualidad Española*, nº 898 (20 de marzo de 1969).

4.- Benítez, Juan J. *OVNIS: Documentos oficiales del Gobierno español.* Plaza & Janés, Barcelona, 1977.

5.- Benítez Juan J. *Materia Reservada.* Editorial Planeta, Barcelona, 1993.

6.- Expediente 690225 del Mando Operativo Aéreo. Torrejón, 1993.

7.- Expediente 730926 del Mando Operativo Aéreo. Torrejón, 1993.

8.- Programa radiofónico Directo, Directo. RNE/Radio-1 (tarde del 14 de febrero 1985).

9.- Programa radiofónico RNE/;Radio 1 (mañana del 23 de febrero 1985).

10.- Canarias-7, 14 de febrero 1985.

11.- Smith, Willy. Los Disidentes. *Cuadernos de Ufología* (2ª época), nº 16-17 (1994)

12.- Beorlegui, Jesús y Faber-Kaiser, Andreas. El susto de la fortaleza volante. *Mundo Desconocido*, nº 36 (junio 1979).

Agradecimientos

Deseo dar las gracias a V.J. Ballester y a J. Plana por la documentación aportada sobre los casos anteriormente citados. Agradezco asímismo a J.J. Benítez su gentileza al enviarme copia de la ref. 6.





STEALTH: LOS FANTASMAS AEREOS MODERNOS

Joan Plana Crivillén

Vista frontal (parcial) del Bombardero B-2

Mucho se ha hablado y escrito, tanto en círculos aeronáuticos como ufológicos, sobre los aviones norteamericanos con tecnología "Stealth" como productores de faltas observaciones de OVNIS.

Especialmente se habló de ellos durante la oleada que se abatió sobre Bélgica en 1989-1990, fué entonces cuando la ufología europea se interesó por estas aeronaves como posible origen de los avistamientos, aunque no se pudo probar que ellas fueran las causantes.

Antes de que esto ocurriera en nuestro viejo continente, existían ya decenas de testimonios de observaciones parecidas en una zona muy concreta de los Estados Unidos. Lugares como Antelope Valley, Tehachapi Mountains, el desierto de Mohave, Groom Lake, Tonopah, etc. pertenecientes a los estados de California, y Nevada, son ya conocidos como "áreas calientes" de visión de extrañas y desconocidas aeronaves en vuelo nocturno. Al principio nadie sabía de que se trataba, pero finalmente se supo que en esa zona precisamente, a ambos lados de la línea fronteriza entre los dos estados ya mencionados, se encuentran las bases aéreas de Nellis y Edwards desde donde se experimentaban en vuelo los nuevos y secretos aviones Stealth que ahora ya conocemos. Actualmente, se sigue experimentando con

otros modelos aún desconocidos. No se trataba pues de OVNIS, sino de aviones militares ultrasecretos.

En el presente artículo haremos un breve repaso a esas sofisticadas tecnologías y a las principales aeronaves que resultan de ellas.

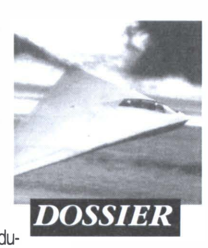
El término "stealth" significa furtivo, sigiloso, de baja observabilidad (no "invisible" como muchos afirman equivocadamente), y se aplica a los aviones dotados de una serie de características que les hacen casi indetectables al radar. Todos los aviones convencionales poseen una "firma" o huella que les hace detectables por los sistemas de radar o localizables ópticamente. En los stealth se ha suprimido al máximo posible dicha firma.

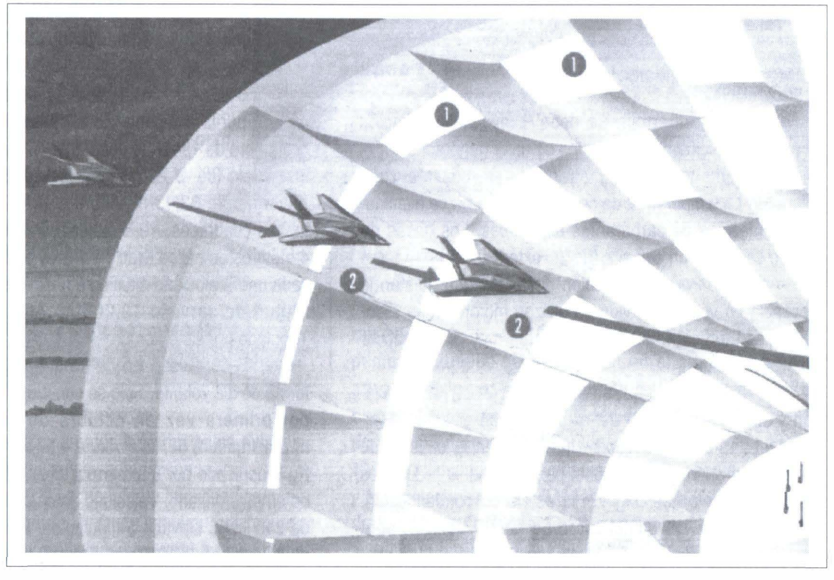
LA TECNOLOGIA STEALTH

Existen unas características físicas basicamente necesarias para que una aeronave resulte difícil de localizar e identificar, que pueden resumirse en los siguientes apartados:

Sección transversal radar (RCS): La RCS es la medida del tamaño aparente de un eco en la pantalla de radar, por lo que es necesario reducir la RCS de un avión para que éste desaparezca del radar. Está demostrado que el eco radar de una aeronave depende de sus formas externas y de los materiales en que está construida, y no de su menor o mayor tamaño estructural.

Para conseguir la reducción de la RCS el diseño de la estructura del avión debe evitar las curvas largas de radio constante, las cavidades, los elementos verticales rectos o agudos, las grandes superficies planas y los salientes, ya que todo ello refleja muy bien las ondas radar que recibe. El avión debe integrar en su interior todos los elementos (motores, armamento, tomas de aire, etc) nada debe sobresalir o destacar en su exterior. Para reducir aún más las reflexiones, los aparatos se construyen con materiales absorbentes o dispersadores de la radiación radar, a los que se añaden pinturas absorbentes. Con ello se evita el retorno de las señales radar a su punto de origen, y no aparece eco en las pantallas.Los materiales absorbentes radar (RAM), pueden ser de varias clases: unos son de carácter irregular y al recibir las ondas radar éstas rebotan contínuamente en su interior, con lo que pierden energía hasta quedar atenuadas casi totalmente; otros materiales hacen que su estructura molecular se excite al recibir ondas radar y las convierta en





Arriba, vista lateral del F-117 A y nuevo radar "tela de araña" que permite detectar su presencia. El radar RIAS se asimila a los de barrido electrónico y es casi imposible neutralizarlo.



SR-71 "Blackbird" en vuelo

energía calórica, con lo que no hay eco.

Añadiendo a la superficie del fuselaje del avión pintura absorbente (con ferrita) la energía radar recibida también queda anulada por las corrientes electromagnéticas inducidas por la ferrita, por lo que tampoco hay eco de retorno.

-Energía electromagnética emitida: Deben eliminarse o modificarse. de activos a pasivos, determinados instrumentos electrónicos del avión (radar, equipo de comunicaciones, sistemas de navegación, etc) ya que emiten energía electromagnética al exterior que puede ser captada y utilizada para localizar el avión.

-Radiación infrarroja: Se debe disminuir la radiación infrarroja producida por las fuentes de calor generadas por el avión. Mediante toberas bidimensionales se reduce el calor del motor. La temperatura de combustión interna se disminuye con mezclas de carburantes especiales. Los gases de escape se refrigeran con aire frío del exterior.

-Acústica: Para la reducción de ruidos que delatan la presencia en vuelo del avión se utilizan motores más silenciosos, tipo turbofán, aunque todavía es muy difícil fabricar motores inaudibles.

-Firma óptica/visual: Para dificultar o evitar la localización y seguimiento visual del avión se usan diversas técnicas. Mezclas de combustibles que reducen la emisión de humos. Uso en vuelo de alcohol para eliminar o reducir los cristales de hielo que originan la estela de condensación. Empleo de pinturas miméticas o de baja visibilidad para ocultar en lo posible la silueta del avión sobre el fondo del cielo. Y finalmente un nuevo medio para romper la silueta del avión y engañar a los sistemas ópticos de seguimiento que consiste en las llamadas "luces de Yehudi", un sistema de luces instaladas en el contorno del avión, controladas por sensores eléctricos, que hacen que los colores del avión sean semejantes al del entorno en que se desplaza en cada momento (las sombras propias del avión se iluminan automáticamente), y que actúan como camuflaje óptico activo.

La combinación equilibrada de todas estas características da como resultado un avión furtivo. La furtividad asegura la supervivencia en combate y el éxito en las misiones.

ANTECESORES DE LOS FURTIVOS

Antes de la aparición de los aviones enteramente "stealth", las compañías aeronáuticas norteamericanas crearon diversas aeronaves que adoptaron algunas características de furtividad. Algunos de estos aviones entraron en servicio operativo en la CIA o la USAF, mientras que otros sirvieron como prototipos experimentales para desarrollos operativos posteriores. Citaremos solamente los más sobresalientes:

- YB-35. Aeronave en forma de ala volante (en V) desarrollada por la compañía Northrop a solicitud de la USAF en noviembre de 1941. Se construyeron dos prototipos, y su primer vuelo fué el 25 de junio de 1946. Longitud 16,18 m. Envergadura 52,43 m. Altura 6,12 m. Superficie alar 372 metros cuadrados. Peso máximo 94.800 Kg..Propulsado por 4 motores de hélice Pratt y Whitney de 3.000 CV de potencia cada uno. Velocidad máxima 63) Km/h a 10.700 m. de altura. Altitud de servicio 12,200 m. Alcance de 1.160 Km. Tripulado por siete hombres.

- YB-49. Desarrollo de Northrop del YB-35, también en forma de ala volante. Sólo se construyó un prototipo que voló por primera vez en octubre de 1947.Longitud 16,8 m.Envergadura 52,42 m.Altura 4,57 m. Peso máximo 96.620 Kg.Propulsado por 8 turborreactores Allison J35 de 1.814 kg de empuje unitario. Velocidad de crucero 790 km/h y máxima de 840 km/h. Llevaba 5 tripulantes. El proyecto fue cancelado en octubre de 1949 y el prototipo se desguazó en 1952.

- U-2. Avión de reconocimiento estratégico desarrollado por la compañía Lockheed para uso de la CIA y la USAF. Posee aspecto y características de planeador, con pequeña sección transversal de fuselaje, lo que da una baja detección radar. El prototipo voló por vez primera en agosto de 1955 y entró en servicio operativo en julio de 1956, siendo semisecreto hasta el año 1960. Monoplaza. Longitud 15,10 m.Envergadura 24,38m.Superficie alar 52,5 m cuadrados. Peso máximo 6.700-7.300 kg.Propulsado por un turborreactor Pratt y Whitney J57-13A de 5.080 kg de empuje. Velocidad de 795-850 km/h.Altitud de servicio 21.000-26.000 m.Alcance 3.500 a 4.800 km. Lleva, entre otros equipos, 5 cámaras fotográficas. Actualmente sólo algunas unidades operativas en la NASA con fines científicos.

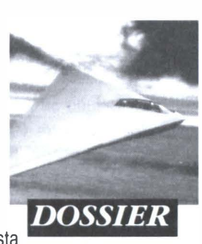
- A-12. Avión experimental desarrollado por la compañía Lockheed, de formas oblicuas y sin discontinuidades fuertes en su estructura, además incorporaba pinturas especiales absorbentes de las ondas radar, El prototipo voló en abril de 1962. Los varios ejemplares existentes se usaron en pruebas de vuelo hasta mayo de 1968. Secreto hasta febrero de 1964.

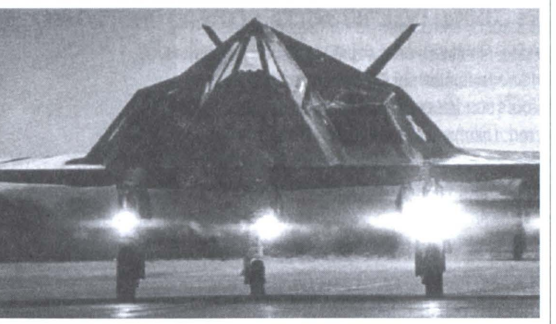
- SR-71 Blackbird. Avión de reconocimiento estratégico de la compañía Lockheed, desarrollado a partir del A-12.El prototipo voló en diciembre de 1964, entrando en servicio operativo en enero de 1966 hasta su baja en noviembre de 1989. Se construyeron en torno a una docena de aparatos. Prácticamente invulnerable, fue uno de los mejores aviones del mundo que consiguió records de velocidad y altitud. Biplaza. Longitud 32,74 m. Envergadura 16,94 m. Altura 5,64 m.Peso máximo 77.100 kg.Propulsado por dos turborreactores Pratt y Whitney J58-1 de 14.740 kg de empuje unitario con postcombustión. Velocidad máxima de unos 3.380 km/h.Altitud de servicio unos 26.000 m.Alcance 4.800 km. Tras su baja en 1989 dos de los aparatos pasaron a la NASA para investigaciones científicas.

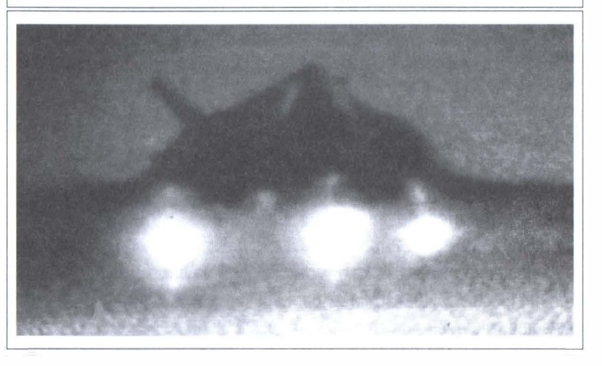
LOS FURTIVOS POR EXCELENCIA

A continuación mencionaremos los principales aviones netamente furtivos en todas sus características.

- F-117A. Hacia 1972-73 la compañía Lockheed comenzó a desarrollar ideas sobre un avión de carácter furtivo puro. En 1976 el Departamento de Defensa contrató a dicha compañía para que investigara el desarrollo de un avión furtivo de ataque y apoyo táctico. El departamento de proyectos avanzados de Lockheed en Burbank (California) construyó dos prototipos experimentales a escala reducida, denominados "XST" (Programa Have Blue), volando el primero de ellos en diciembre de 1977.Las pruebas continuaron hasta 1986, aunque los "XST" no fueron conocidos públicamente hasta mucho más tarde, en 1991.Las buenas perspectivas de las primeras pruebas desembocaron en el programa CSIRS aprobado por el Pentágono en noviembre de 1978. Entonces comenzó la construcción de los prototipos necesarios del avión definitivo. El primero de ellos voló en junio de 1981, continuando las pruebas siempre en horas nocturnas y bajo estricto secreto sobre zonas desérticas de los estados de Nevada y California. El 26 de octubre de 1983 entró en servicio operativo en la USAF, en el 4450 Grupo Táctico basado en Tonopah dentro del perímetro de la base aérea de Nellis (Nevada). Pese al secreto y nocturnidad, sus vuelos







Lockheed F-117 A fotografiado por el día y la noche con los tres faros de aterrizaje característicos.

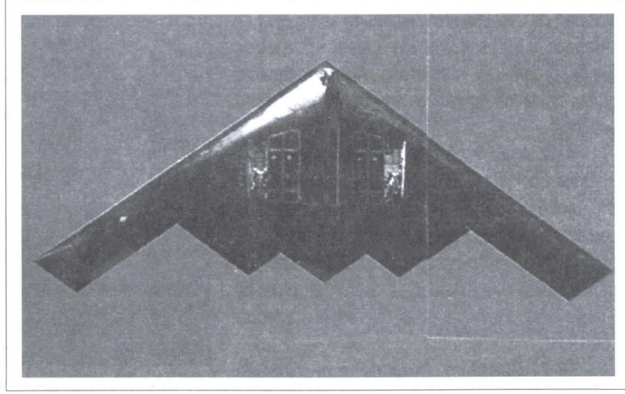
no pasaron desapercibidos por lo que los especialistas en aeronáutica que intuían su existencia lo designaron, erróneamente como se vió más tarde, como caza F-19. La USAF había contratado 59 aparatos a Lockheed, siendo entregados todos ellos entre 1982 y 1990. Dos de ellos se estrellaron, en 1986 y 1987. Finalmente, el 10 de noviembre de 1988, la USAF presentó públicamente el avión que recibía la designación oficial de F-117A

Se trataba de un avión distinto a todos los conceptos de reducción de RCS, ya que su insólita estructura no tenía curvaturas y estaba repleto de líneas quebradas. La forma de su fuselaje es poliédrica con facetas angulosas prismáticas y piramidales de distinta orientación para desviar las ondas radar. Construido en titanio, aleaciones de aluminio y materiales compuestos de fibra de carbono, está pintado en color oscuro o negro para acciones nocturnas. La superficie de segmentos planos ensamblados entre sí sin orden aparente, hace que cada segmento absorba una porción de energía radar recibida y que devuelva la restante en diferentes direcciones. Los estabilizadores traseros verticales de la cola del avión son planos y tienen una inclinación de unos 45º, con lo que al recibir las ondas radar éstas son devueltas horizontalmente.

El F-117 A es un aparato monoplaza de ataque de alta precisión, que puede ser transportado con las alas desmontadas en aviones de carga C-5 Galaxy.Longitud 20 m.Envergadura de 13,2 m.Altura 3,8 m.Alas en flecha de 67,5º.Peso máximo 23.814 kg. Propulsado por dos turbofans General Electric F. 404-GE-F1D2 de 4.900 kg de empuje sin postcombustión.Velocidad máxima subsónica alta (Mach 0,9) y mínima entre 194-278 km/h, pudiendo reabastecerse en vuelo. Armamento unos 2.000-3.000 kg de bombas guiadas por laser o misiles. Dotado de sistema infrarrojo FLIR, y de luces blancas de aterrizaje-rodadura montadas en las patas del triple tren de aterrizaje.

Por sus características furtivas pasa desapercibido al radar, aunque en vuelos normales de traslado de un lugar a otro va provisto de un reflector radar, que amplifica su eco, para que pueda ser detectado y evitar riesgos de colisión con otros aparatos convencionales desconocedores de su presencia en la zona. Se está descubriendo, por otro lado, que los F-117 resultan afectados por las condiciones meteorológicas adversas: con mal tiempo o visibilidad igual o inferior a 10 km acostumbran a no volar, a lo que se añade que el clima afecta negativamente la pintura especial absorbente del radar que lo recubre. Otro inconveniente, es que para el despegue necesita largas pistas, además de producir durante el mismo un alto nivel de ruido.

Muchos ufólogos y expertos aeronáuticos señalaron al F-117 A como el causante de la oleada OVNI de 1989-1990 en Bélgica. Lo único que se puede decir es que corren rumores de que, a partir de 1988, al menos seis F-117 A han estado temporalmente y en varias ocasiones en la base aérea de Mildenhall (Gran Bretaña), desde operaban de forma clandestina por la noche. No existe ninguna confirmación oficial a tales rumores.Sí es conocido que la primera operación de combate en que intervinieron estos aviones fue en diciembre de 1990 en Panamá, y mas tarde en la guerra del Golfo Pérsico en 1991. Por último dos cosas, decir que el 3 de abril de 1991 un F-117A estuvo durante unas horas en suelo español, concretamente en la base aérea de Torrejón, siendo visitado por un número muy restringido y selecto de invitados. Durante julio y agosto de 1993, ocho aparatos F-117 A participaron en los ejercicios "Central Enterprise" de la OTAN en Europa. Operaban desde la base aérea de Gilze Rijen, cerca de Rotterdam (Holanda), en misiones de ataque realizadas en polígonos de tiro de Alemania y Dinamarca, casi siempre en horario nocturno.



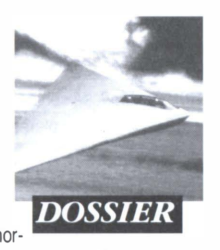
Vista inferior del bombardero B-2

- B-2. La compañía Northrop en base al Programa ATB (Bombardero de Tecnología Avanzada) del Pentágono, desarrolló un prototipo experimental a escala reducida de un avión al que se denominó "TSA", que voló en 1980 en el programa "Tacit Blue". En octubre de 1981 y basado en el trabajo anterior el Departamento de Defensa contrató a Northrop para construir 132 bombarderos estratégicos. El proyecto de desarrollo y fabricación se llevó a cabo en la factoría de Palmdale (California) con la designación de Proyecto "Senior CJ". El primer avión de la serie fué presentado públicamente el 22 de noviembre de 1988, desvelándose entonces, en parte, el gran secreto que pesaba sobre estos aviones, denominados oficialmente B-2.

No obstante, el primer vuelo no se produjo hasta el 17 de julio de 1989. En 1992 el Pentágono redujo los pedidos de este avión de las 132 unidades iniciales a 16, que era el número de aparatos entonces en proceso de construcción.

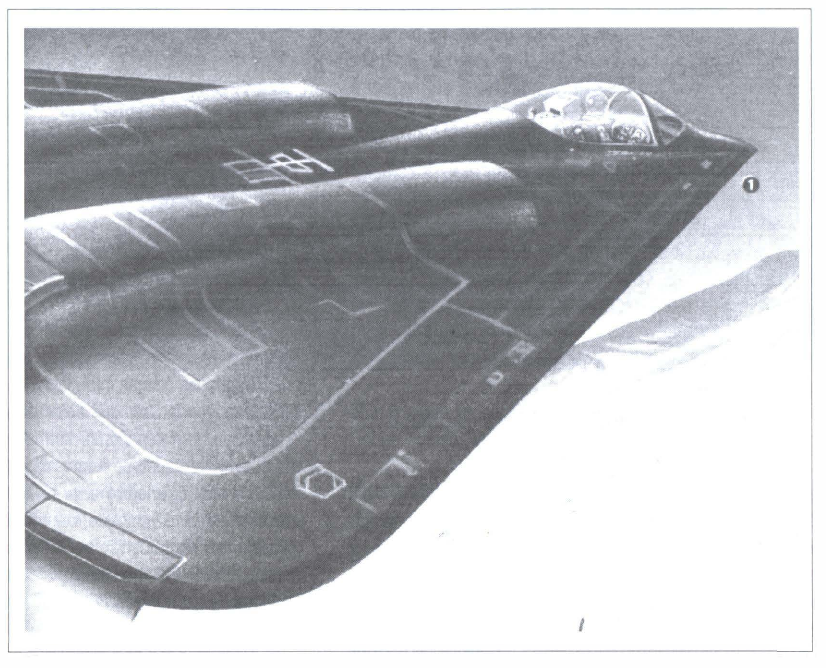
El B-2 es un avión biplaza con forma de ala volante pura. Posee una estructura construida en aleaciones de plásticos y carbonos, con el borde de fuga en forma de sierra. Todo él está pintado de negro. Su forma de ala volante de líneas suaves, sin aristas ni ángulos, siempre en curva constante, integra totalmente en el fuselaje la cabina de pilotaje. Las tomas de aire de los motores situadas sobre el ala, y escasamente sobresalientes, no pueden ser captadas por los radares desde tierra. El borde de fuga en sierra, hace que cada segmento retorne la energía radar que recibe en distinta dirección que el segmento contiguo, y el eco radar resultante es casi imperceptible. Además el B-2 no posee estabilizadores verticales de cola. Longitud 21 m.Envergadura 52,4 m. Altura 5,18 m. Superficie alar unos 570 metros cuadrados. Peso máximo 158.760 kg, incluida la carga bélica de 22.680 kg compuesta por lanzadores rotatorios de misiles, bombas, minas, etc. Propulsado por 4 reactores General Electric F.118-GE-100 de 8.600 kg de empuje unitario sin postcombustión. Velocidad supersónica. Alcance de unos 11.000 km. a altitud de crucero de 15.000 m. Puede ser reabastecido de combustible en vuelo.

Según han reconocido altos mandos militares de la USAF, el B-2 aún es detectable en ciertas bandas de frecuencias de emisión radar, pero se está trabajando para evitar este problema. Estará en servicio operativo hacia la mitad de la década de los noventa.



- TR-3A Black Manta. Nos referiremos a continuación a un aparato cuya existencia no es reconocida por la Fuerza Aérea norteamericana, pero del que hay numerosos testimonios que señalan se encuentra ya en servicio operativo. Por causa de este estricto secreto oficial se desconoce casi todo sobre este avión, y sólo podemos mencionar estimaciones sobre sus características, que incluso podrían resultar erróneas.

Se supone que la USAF propuso el desarrollo de un nuevo avión de reconocimiento táctico. La compañía Northrop construyó, como consecuencia de un contrato a fines de 1978, un prototipo experimental en forma de ala volante, que, al parecer recibió el nombre de "THAP", El primer vuelo tuvo lugar hacia 1981en Groom Lake (Nevada), y el éxito del proyecto hizo que en 1982 se firmara un contrato



El TR-3 "Black Manta" de la Northrop construido a partir de un ala delta con extremos redondeados.

para el desarrollo y construcción del aparato definitivo que recibiría la denominación de TR-3A.

Al parecer el primer vuelo del TR-3A tuvo lugar hacia 1985, pasándose seguidamente a la construcción en serie de unos 25 ó 30 ejemplares. Lo que si es bastante seguro es que en 1989 fue observado un TR-3A en vuelo junto a aviones F-117, por lo que pudo entrar en servicio operativo algo antes de ese año. Se dice que se halla en servicio en las bases de Tonopah (Nevada) y Holloman (Nuevo Mexico), y que actúan conjuntamente con el F-117, ya que el TR-3A facilita las misiones de ataque al reconocer previamente los objetivos y transmite automáticamente la información a los F-117 que le siguen a cierta distancia. También se dice que el TR-3A participó en la Guerra del Golfo, y se le ha observado igualmente en Inglaterra, Panamá, Alaska y otros lugares.

Dentro del programa Aurora, Lockheed habría experimentado con la maqueta del UAB a más de Mach 7.

Según los escasísimos datos existentes, se trata de un avión monoplaza en forma de ala volante triangular con lados rectos y extremos redondeados, construido en materiales absorbentes de ondas radar. Dimensiones estimadas: longitud unos 13 m. Envergadura unos 18 m. Peso unos 30.000 kg. Posiblemente propulsado por 2 motores General Electric F.404 modificados y sin postcombustión de unos 5.500 kg. de empuje unitario y bajo nivel sonoro. Se le supone una velocidad subsónica. Altitud de servicio unos 25.000 m. Alcance, unos 5.500 km.

Todas estas informaciones, e incluso su nombre, pueden cambiar radicalmente cuando la USAF decida darlo a conocer y presentarlo públicamente.

- **Aurora.** Seguidamente entraremos aún más a fondo en el terreno de las especulaciones e hipótesis .El nombre "Aurora" apareció por primera vez en febrero de 1985 en los presupuestos del Departamento de Defensa norteamericano. Se otorgaba unos millones de dólares a un proyecto que recibía esa denominación. Al parecer se trataba del desarrollo de un avión de reconocimiento estratégico. El nombre Aurora no volvió a parecer más en futuros documentos oficiales, por lo que en medios aeronáuticos especializados nadie sabe con certeza si este proyecto existe realmente en la actualidad.. De todas formas, en los ya citados estados de California y Nevada, e incluso en las rutas aéreas del Atlántico Norte, se ha observado en vuelo un nuevo tipo de avión de altísima velocidad que emite un sonido pulsante, y cuya estela de humo es descrita como "una cuerda de nudos".

En base a esto, se habla de que esta nueva aeronave puede ser el Aurora, un avión de reconocimiento probablemente hipersónico que podría estar ya en servicio operativo en el más estricto secreto, lo cual encajaría perfectamente con una cuestión que trae de cabeza a los expertos aeronáuticos:el avión de reconocimiento estratégico SR-71 Blackbird fue dado de baa operativamente en noviembre de 1989, por lo que muchos se preguntaban: ¿quién es su sucesor?". La respuesta parece evidente, lo reemplaza el nuevo y supersecreto Aurora.

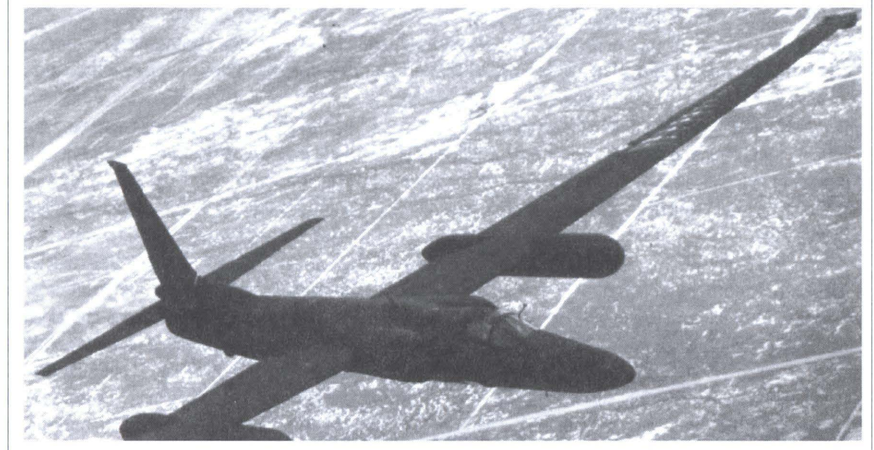
Se desconoce totalmente qué compañía puede estar detrás de este supuesto avión, ¿Lockheed, Northrop...?. Las especulaciones indican que sería un avión posiblemente propulsado por un Motor de Reacción de Detonación Pulsátil (PDE) de ciclo combinado que utilizaría metano líquido como carburante, lo que podría darle una velocidad de entre Mach 5 y Mach 8 (¡de 6.000 a 8.500 Km/h!).Su altitud de servicio oscilaría entre los 30.000 y 60.000 m. con un alcance de unos 9.000 km. Al parecer posee forma triangular o romboidal con una flecha aproximada de 75º en sus alas de pequeño tamaño, lo cual sería perfecto para un fuselaje que debe desplazarse hipersónicamente. Sus dimensiones estimadas serían: longitud unos 26 m. envergadura unos 15 m. y altura de unos 5m.

Según las últimas informaciones conocidas, en realidad el Aurora podrían ser dos aeronaves diferentes: un aparato nodriza de gran tamaño con forma de "semilla de calabaza" que llevaría en su lomo a otro más ligero y pequeño, de forma romboide aplanada y color brillante, que despegaría desde la "espalda" del primero, cuando ambos están volando en tandem a unos 3.000 Km/h y altitud superior a los 50.000 m. El pequeño de los aparatos sería el que puede alcanzar velocidades de hasta Mach 8 y cuyas dimensiones aproximadas se han mencionado anteriormente.

Usando la red de sismógrafos del Servicio Geológico de los Estados Unidos en California, se descubrió el vuelo de un Aurora en la zona de Los Angeles el 30 de enero de 1992, que iba a una velocidad de Mach 3,1. La red de sismógrafos proporciona la dirección de vuelo del paso de un avión al captar las ondas de choque transmitidas hacia el suelo por la aeronave. El avión registrado iba en dirección a las bases secretas de Nevada, posiblemente la de Groom Lake, de la que se puede decir que en 1993 el Gobierno norteamericano estaba expropiando una serie de terrenos circundantes, para impedir que desde ellos pudieran observarse las instalaciones y pistas de la base por personas no autorizadas.

¿Actúa el Aurora en Europa?, es muy posible. En noviembre de 1991 un controlador británico del Centro de Control de Tránsito Aéreo de Glasgow detectó en su pantalla de radar un extraño aparato que acababa de despegar y se alejaba de la base aérea de Machrihanish, cercana a la población de Campbeltown (a unos 90 km al sudoeste de Glasgow, Escocia), a una velocidad superior a los 3.600 Km/h.

El 2 de Septiembre de 1990, a las 20,45 h, la tripulación de un Boeing 727 de Air France detectó en su radar y sobre el Mediterráneo, un objeto que se desplazó desde algo al Este de la isla de Menorca hasta penetrar en Argelia, a una velocidad de 7.800 Km/h... ¿un Ovni o era el Aurora?



Lockheed TR-1, versión modificada del U-2.

Por otras parte, la zona de Marsella (Francia) se vio afectada por misteriosas detonaciones sordas seguidas de vibraciones, los días 24 y 25 de agosto de 1993, el 21 de diciembre de 1993 y el 3 de enero de 1994. Algo similar aconteció en el Noroeste de Italia el 12 y 25 de abril, y el 7 de mayo de 1994. En bastantes de estos casos se produjo registro sísmico del hecho, de origen no telúrico pero sí atmosférico, siempre con una duración de entre 5 y 10 segundos. Según los expertos, se trataba de ondas sónicas causadas por el vuelo a altísima velocidad de un objeto volante en la atmósfera, ¿el Aurora?

El futuro nos dirá que hay de realidad respecto al Aurora.

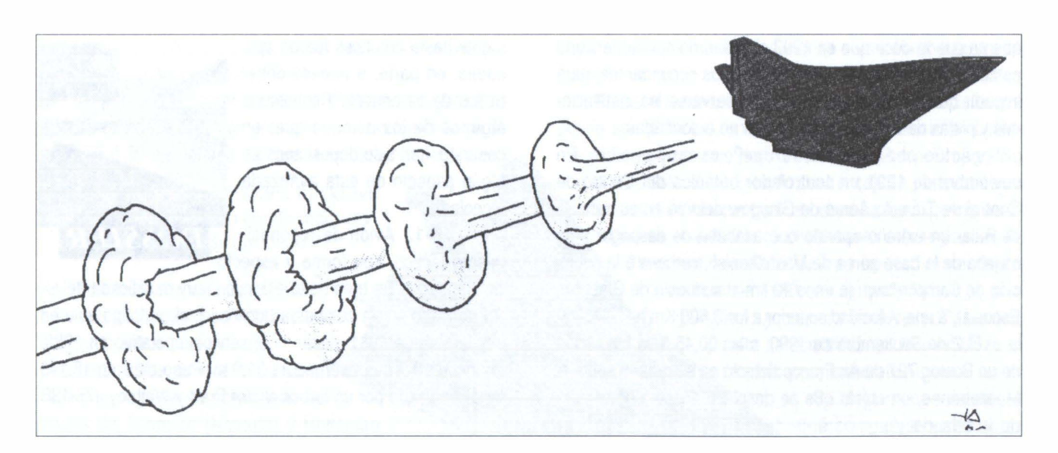
OTROS AVIONES SEMIFURTIVOS

Naturalmente, a partir de la década de los ochenta algunas de las características furtivas experimentadas operativamente hasta entonces fueron aplicadas, en parte, a nuevos desarrollos de aeronaves. Repasemos algunos de los aviones que, en concreto, han sido depositarios en algún aspecto de esta avanzada tecnología.

DOSSIER

- **TR-1.** Avión de reconocimiento táctico, con forma y aspecto de planeador. Se trata de una versión muy modificada del U-2 Fabricado por la compañía Lockheed, el prototipo voló en septiembre de 1981, pasando al servicio operativo en 1983. Longitud 19,2 m. Envergadura 31,9 m. Peso máximo 18.140 kg. Propulsado por un turborreactor Pratt y Whitney J75-13B de 7.710 kg. de empuje. Velocidad de crucero de 690 Km/h y máxima de unos 800 Km/h. Altitud de servicio de 27.500 m.Alcance 6.440 km.Sus sensores le han convertido en el aparato de reconocimiento aéreo más avanzado: cámara fotográfica, radar ASARS de visión lateral de apertura sintética que penetra hasta 500 km en territorio adversario, equipo PELS para detección de emisiones electromagnéticas, sistema JSTARS para localización de objetivos, etc. Opera desde bases aéreas en Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón.

- **A-12A Avenger II.** Se trata de un proyecto de avión en forma de ala volante triangular para la Marina estadounidense (Programa ATA). El contrato de desarrollo lo obtuvieron en enero de 1988 las compañías McDonnell Douglas/General Dynamics. Sus dimensiones estimadas



Los estampidos sónicos que se producen en el suroeste de los USA donde se experimenta con prototipos de aviones "fantasma" son muy característicos. Incluso se pudo fotografiar una estela de condensación similar a la del dibujo.

eran de 11,3 m de longitud por unos 21m. de envergadura. Importantes problemas técnicos y económicos hicieron que el proyecto fuera cancelado en enero de 1991. El prototipo experimental no salió de la línea de montaje, por lo que nunca llegó a volar.

- YF-23A Black Widow. A finales de los años ochenta la USAF presentó el programa ATF (Caza Táctico Avanzado), que debía sustituir en el futuro al caza F-15 Eagle. Las compañías Northrop/McDonnell Douglas desarrollaron el prototipo YF-23, que adaptaba bastantes características furtivas en su estructura, el cual voló por primera vez el 27 de agosto de 1990. Longitud 20,54 m. Envergadura 13,29 m.Peso 29.000 kg. Propulsado por dos motores Pratt y Whitney o General Electric. En abril de 1991 el YF-23 fué cancelado en favor del YF-22.

- YF-22A Lightning o Rapier. Dentro del programa ATF, ya comentado, las compañías Lockheed/Boeing/ General Dynamics presentaron como alternativa su prototipo experimental YF-22, que voló por vez primera el 29 de septiembre de 1990.Se trataba de un avión aún más convencional y con menos aspectos furtivos.Longitud 19,57 m. Envergadura 13m. Altura 3,4 m. Peso de 28.123 kg.Propulsado por 2 motores Pratt y Whitney F.119 de 15.900 kg. de empuje.Tras las pruebas de vuelo y comparaciones efectuadas, la USAF seleccionó este avión con la denominación oficial F-22A para el programa ATF. Se estima que entrará en servicio operativo hacia 1997-2000.

Hasta aquí el examen de casi la totalidad de aeronaves, conocidas o que se supone existen, que entre sus principales características adoptan la tecnología "stealth". Como ya hemos citado, algunas presentan un aspecto estructural en nada parecido al convencional, lo que hace muy difícil su identificación por parte de observadores no cualificados, que ante lo "desconocido" no dudan en calificar erróneamente a estos aviones como OVNIS.

A pesar de las excepcionales características de algunos de estos aparatos, no por ello dejan de ser aviones. Deben desmentirse ciertas propiedades que algunos desinformados autores, no especializados en aeronaútica, les han atribuido con ánimo sensacionalista. El que suscribe ha podido leer, por ejemplo, que los aviones furtivos superan todo lo imaginable y creíble en cuanto a maniobrabilidad (detenciones bruscas en el aire, giros en ángulos cerradísimos, despegues y aterrizajes en vertical, velocidades lentísimas, etc), lo cual no se corresponde en absoluto con la realidad, son meras invenciones.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Lógicamente, para la confección de este trabajo se han consultado decenas de libros, artículos y noticias de prensa, cuya relación completa se haría interminable. En su mayoría la información procede del archivo personal del autor, el cual, por otra parte, agradece las aportaciones informativas de P. Redón, M. Borraz y V.J. Ballester. A continuación, y para conocimiento general, se cita la **principal** bibliografía consulta.

-"Ces OVNIS que nous construisons", R.Marhic y G. Rolland, *Phénomèna* nº 2, Mars-Avril, 1991.

-"Cést vrai: je l'ai vu!", D. Caudron, *Science & Vie* nº 877,Octobre 1990.

-"F-117A: L'hypothèse de l'avion furtif", A. Doumoulin,*Ovni-Présence*,nº45, Janvier 1991.

-"UFO e Stealth.Aerei invisibili e casistica ufologica", N. Sgarlato,*UFO* nº9, Gennaio 1991.

-"Stealth B-2 Bomber: The American-Made UFO", T. Gonsalves, 1990

-"B-2: el bombardero furtivo se hace realidad", J.A. Martínez Cabeza,*Revista de Aeronáutica y Astronaútica*, nº 587, Noviembre 1989

-"Les avions-espions qu'on prend pour des OVNIS", B. Thouanel,*Science & Vie*, nº 890,Novembre 1991.

-"Guía ilustrada de aviones espía y vehículos de control remoto", B. Gunston, Ediciones Orbis S.A, Barcelona, 1986.

-"Ovnis del más acá", J.A. Martínez Cabeza, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, nº 615, Agosto-Septiembre 1992,

-"Hypersonic Aurora: a secret dawning?", B. Sweetman,*Jane's Defence Weekly* nº 24/25, December 1992.

-"Secret advanced vehicles demostrate technologies for future militare use", *Aviation Week & Space Technology*, October 1, 1990.

-"Multiple sightings of secret aircraft hint at new propulsion, airframe designs",*Aviation Week & Space Technology*, October 1,1990.

-"Invisibles y secretos", R. Torné, *El País*, 17/Enero/1993.

-"Stealth.Un secreto a voces", F. Gallego Serra, *Algo 2000*,Marzo 1989.

-"Aurora. La vuelta al mundo en 5 horas", J.A. Guerrero, *Muy Interesante*,nº 143, Abril 1993.

-"Stealth: tecnología y táctica".E. Eckert,*Tecnología Militar*, nº 1/2, Enero-Febrero 1989.

-"El avión invisible y la electrónica", F.A.Acero,*El País*, 30/Mayo/90.

-"Los aviones espias invisibles", R. Clemente Soler,*La Vanguardia*,Suplemento Ciencia y Tecnología, 24/Noviembre/1990

-"Ultimos avances en invisibilidad",P. García Deleyto,*Defensa* Abril 88.

-"El ATF", J. Corugedo Bermejo, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*,nº 614, Julio 1992.

-"Programa ATF:YF-22 e YF-23. Cazadores furtivos", F. Gallego, *Avión Revue*,nº 104, Febrero 1991.

-"A-12A. Las enseñanzas de una cancelación", J.A. Martínez Cabeza,*Revista de Aeronáutica y Astronaútica*, nº 608, Noviembre 1991.

-"F-117: Rara avis en Torrejón", J. Terol *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, nº 604, Junio 1991.

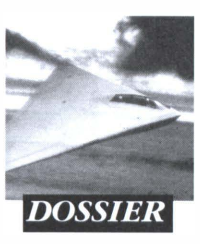
-"EL COSIRS. Caza indetectable norteamericano" J. Sánchez Méndez, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, nº 555, Marzo 1987.

-"F-117A: Un secreto bien guardado", J.A. Martínez Cabeza, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*,nº 594, Junio 1990.

-"F-117A, la joya de la USAF", S. Mafé, *Avión Revue*, nº 96, Junio 1990.

-"F-117A Stealth.El Rostro del avión invisible". F. Gallego, *Algo 2000*, Febrero 1991.

-"L'OVNI c'est lui!" B. Thouanel, *Science & Vie*, nº 873, Juin 1990.





Avión YF-22A

-"Stelth fighter goes public", *Aircraft Illustrated*, July 1990.

-"¿Están ya en servicio aviones indetectables?" B. Sweetman,*Revista Internacional de Defensa*, nº 8, 1985.

-"Northrop B-2, el gigante indetectable", C.P. San Emeterio, *Avión Revue*, nº 79, Enero 1989.

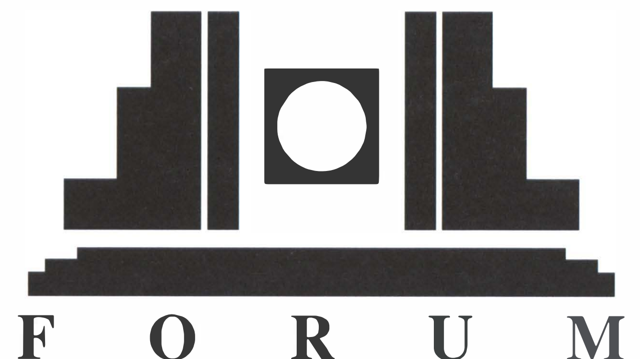
-"Primer despliegue Stealth", R. Soupart, *Avion Revue*, nº 136, Octubre 93.

- "Northrop TR-3A Black Manta: los ojos de los F-117" y "Aurora: un espía indiscreto", *Informe Estratégico Global*, nº 9, 1/Octubre/1994.

- *Lumiéres Dans la Nuit*, nº 320 y 322 de 1993, y nº 324 de 1994.

- *Il Giornale dei Misteri*, nº 276, Octubre 1994.





UN DISIDENTE SE DEFIENDE

Luis R. González

Coincidencias de la vida. En el plazo de pocos días, me he visto impulsado a contestar a ataques contra los que pertenecemos a la línea psico-sociológica, desde ambos extremos de la comunidad ufológica. Por un lado, Luis A. Gámez, en **La Alternativa Racional,** como escéptico puro y duro (A), y ahora el Dr. Willy Smith, como "ufólogo científico" (3).

El estimado Dr. Willy Smith (profesor de física del colegio Lycoming en Pennsylvania) parece tener una cierta fijación contra los escépticos (*¿Escépticos o fanáticos?,* CdU nº 3,1988 **(1)**; *Panorama sobre el fenómeno OVNI,* CdU nº 11, 1991**(2)**; *Los Disidentes,* CdU nº 16-17, 1994 **(3)**).

Si se me permite empezar por lo que podría parecer un ataque "ad hominen", creo que el Dr. Smith manifiesta un excesivo orgullo en sus propias capacidades:

a) Considera su especialidad, la Física, como la UNICA ciencia (la Biologia depende de la Química, y ésta de la Física), relegando las demás ramas (Psicología, Sociología, Medicina) al campo de las pseudociencias o falsas ciencias (2).b) Manifiesta un desprecio altivo por "las masas que, por otra parte, no quieren ser educadas" (3), y por los trabajos de todos aquellos ufólogos que no piensan como él.

c) Los investigadores del fenómeno OVNI (entre los que naturalmente, debemos considerarle incluido) son los BUENOS de la película, "con un interés auténtico por el fenómeno y un honesto deseo de encontrar una explicación viable" (2). "Discuten los temas con seriedad y sin esperar recompensas personales" (2). "La mayoría de ellos son racionalistas y como tales no tienen ningún problema en admitir sus errores"(2). "En ocasiones, persiguen hipótesis poco convincentes, no con mala fe sino simplemente por carencia de conocimientos" (2). "El enfoque científico (...) por supuesto, el camino más difícil" (2).

d) Y por último, su propio trabajo es INMEJORABLE: "los listados de casos brutos (...) contienen a lo sumo 1 ó 2% de incidentes de alta calidad dignos de ser considerados *(subrayado mío)* para UNICAT (...) En catálogos preparados para un prop6sito especial, el porcentaje de casos de calidad es del orden del 10% "(B). En UNICAT es del 100% !! (en cinco años sólo se han dado de baja 7 casos).

Personalmente desconfío de tanta perfección.

Todo ser humano presenta errores y contradicciones, y los escépticos no íbamos a ser una excepción. En mayor o menor medida (según las percepciones de cada uno) es cierto que los debates ufológicos y los argumentos *de ambos bandos* recaen excesivamente en descalificaciones personales y generalizaciones apresuradas, en vez de la idealizada discusión científica y desapasionada. Pero el propio Dr. Willy Smith no es una excepción, cuando critica a los refutadores o escépticos. Veamos algunos de los epítetos que les endosa:

a) *Motivos*: "deseo de gloria prematura"(1). "no están interesados en la realidad del fenómeno OVNI, sino en la oportunidad que ofrece para obtener fama, poder y gloria"(2)."Los motivos, no siempre confesados, de los refutadores son principalmente dos: fama y dinero" (3).

b) *Características:* "no se caracterizan por su honestidad intelectual" (1); "insultar sin escrúpulos" (1); "pertenecer en su inmensa mayoría a las así llamadas pseudo-ciencias, tales como la sociología, la psicología y otras"(1)"nunca se equivocan y se ofenden cuando son criticados"(2) "completa falta de conocimientos científicos" (2); "El típico (detractor) no realiza ningún trabajo de campo" (2). "actitud negativista" (3); "sus actividades no se limitan a un diálogo intelectual ofreciendo argumentos en apoyo de sus creencias, sino que se centran en ataques ad hominen.."(3);"son hombres más bien jóvenes que, a menudo, han fracasado en sus intentos de obtener educación universitaria y (...) relegados a oficios (...) que consideran por debajo de sus niveles intelectuales"(3); "Ausencia de disciplina mental y dedicación" (3).

c) *Apoyos:* "cuyas fuentes financieras permanecen en la oscuridad"(1);

d) *Tácticas:* "establecer polémicas interminables" (1). "Campaña derogatoria en contra de la ufología y sus simpatizantes, llevada a cabo de una manera insultante y afrentosa a un nivel muy por debajo de lo que es aceptable en un intercambio racional y serio"(3); "sus esfuerzos nunca consisten en ofrecer explicaciones substitutivas para un caso"(3); "La realidad es que la atención de los refutadores se centra en atacar a los ufólogos serios, y en menoscabar la ufología como disciplina racional y seria, y no en educar a las masas" (3).

En mi opinión, muchas de estas frases críticas podrían aplicarse al propio Dr. Smith y a sus ataques contra los escépticos. Como muestra, varios botones:

a) El Dr. Smith persiste en su critica al escritor británico Ian Ridpath por sugerir a Venus en la explicación del caso Serena (22/02/77). El artículo de Ridpath en Magonia (C)terminaba con el siguiente párrafo (traducción mía): "El fallo original a la hora de resolver el caso se deriva de un error elemental sobre la hora del ocaso de Venus. Ello demuestra que incluso el respaldo de todo un profesor de física respecto a un encuentro cercano con efectos electromagnéticos y fisiológicos no es garantía de que se trató de un OVNI genuino".

Noviembre es el mes por excelencia para observar el planeta Venus hacia el este-sureste, presentando distintas fases de iluminación.

En vez de admitir su error, a vuelta de correo (D), el Dr. Smith empieza descalificando a su oponente ("estupidez insondable") y termina con dos preguntas retóricas, que supuestamente invalidan la crítica: "¿Sabe Mr. Ridpath a cuántos grados sobre el horizonte se encuentra un planeta una hora antes de su ocaso?¿Sabe cuál es el horizonte local para esa altitud?" Está claro que el propio Dr. Smith tampoco se hizo esas preguntas, porque si no habría llegado a las mismas conclusiones que llegó el único que verdaderamente se molestó en hacerlo, Manuel Borraz (E): Venus podría haber sido el estímulo original y la Luna el principal.

b) El Dr. Smith disfruta criticando las explicaciones astrónomicas de los escépticos. Seamos serios. Por mucho que se pretenda objetividad y "detachment" científico, sólo hay dos explicaciones admisibles para casos como el de Serena: o bien, una entidad inteligente (extraterrestre, intraterrestre, ultraterrestre,divina, etc.) se manifiesta **materialmente** frente a unos testigos actuando de una forma completamente ilógica para el pensamiento humano; o bien, los propios testigos no informan de lo que realmente ocurrió, sino de su interpretación particular acerca de unos estímulos inesperados (pero no inexplicables) que no pudieron identificar. Por ejemplo, en este caso, Borraz ha demostrado que la Luna se encontraba exactamente en el mismo lugar del supuesto OVNI en el momento más cercano de su aproximación. Naturalmente una nave espacial de 5 metros de diámetro habría ocultado a la Luna tras su fuselaje, pero particularmente la hipótesis de Borraz me parece más simple.

c) El Dr. Smith habla de "jerga pseudocientífica" y acusa a los refutadores de "no vacilar en usar argumentos falsos"(3) cuando éstos atribuyen el movimiento de un foco luminoso distante al "efecto de paralaje"" Es evidente que, cuando los escépticos hablamos de efecto del paralaje, NO nos referimos al paralaje astrónomico, claramente imperceptible, sino a su equivalente cotidiano cuando se observa un objeto lejano en referencia a elementos cercanos como pueda ser (en el caso de una cabina de pilotaje) los marcos de las ventanas, etc. En el caso astronómico un gran desplazamiento del observador (normalmente entre los dos extremos de la órbita terrestre) permite identificar un ligero desplazamiento REAL en la estrella observada, respecto a otras que se consideran fijas. Nosotros nos referimos a la situación

inversa: un ligero e imperceptible movimiento del observador (al mover la cabeza, o al desplazarse el avión) puede dar la impresión de un FALSO y considerable desplazamiento del estímulo realmente inmóvil (p.j: Venus), con respecto al marco de la ventana.



d) Para diferenciar a un escéptico de un refutador, escoge como prototipo del primero al periodista Antonio Huneeus, por su denuncia del fraude de Linda Napolitano (3).... precisamente el mismo ufólogo al que en otro artículo (F) calificaba de "uno de los lugartenientes de Budd Hopkins". Si esos son los escépticos que el Dr. Smith considera aceptables, lo compadezco.

e) Los que hemos recibido algunas de sus circulares confidenciales, no podemos considerarle inocente de "ataques ad hominen". Personalmente,sé que fuí vetado para alguna reunión porque él me considera uno de esos malvados refutadores, simplemente debido a que hace muchos años le llevé la contraria en su defensa de las abducciones; las cuales ahora, al parecer, rechaza de plano ("las abducciones, tan absurdas pero tan de moda"(3). Y en lo que respecta a discutir los datos, personalmente le presenté una serie de objeciones razonadas (si no razonables) al catálogo UNICAT, solicitando datos adicionales para fundamentar el debate y lo único que recibí fue la callada por respuesta.

Reitero aquí mi llamamiento privado de entonces. ¿Podria el Dr. Smith, que proclama ser un científico serio, cumplir con su obligación como tal, y facilitar a aquellas personas interesadas en repetir sus cálculos, un simple listado de los casos incluidos en el UNICAT (en mi caso, me bastaría con los españoles) incluyendo los parámetros aplicados?. Personalmente, y como le detallé minuciosamente, el único caso cuya ficha conozco (la abducción de Vilas Boas) por haber aparecido ilustrando su monografía (B) me parece erróneamente codificado e incluido en el UNICAT, al tratarse de un único testigo, sin evidencia adicional contrastada y cuya investigación no se hizo "in situ", en flagrante contradicción con las **condiciones necesarias pero no suficientes** para la aceptacion de casos en UNICAT que él mismo se autoimpuso (B).

Lo cierto, mal que le pese al Dr. Smith, es que casi cincuenta años de Ufología no han conseguido todavía ofrecer una prueba irrefutable de la existencia de un fenómeno objetivo, real, independiente del testigo e inexplicable para la ciencia actual. Los escépticos más acérrimos creen pues (y no les falta razón) que la Ufología es una pérdida de tiempo y sólo sirve como coartada para que muchos se aprovechen de la ingenuidad de la gente no informada, o se ocasionen serios perjuicios a los testigos (llevados al extremo con la moda actual de las abducciones y los visitantes de dormitorio). Lo que hace cuarenta años podía ser una afición similar al coleccionismo de sellos, sin trascendencia pública, tras tantos años sin resultados está desembocando en una lógica paranoica donde los gobiernos ocultan la verdad, engañan a sus ciudadanos y colaboran con seres extraterrestres todopoderosos que nos explotan como en una granja, mientras unos pocos elegidos denuncian heroicamente esta situación y se llenan los bolsillos.

Naturalmente que el Dr. Smith no cree en esas tonterias (aunque algo sí en las confabulaciones gubernamentales), pero debemos darnos cuenta que somos precisamente aquellos que nos tomamos la Ufología en serio (sea porque creen en un fenómeno real o sea porque lo consideramos un fenómeno social digno de estudio y seguimiento), los más culpables de esta situación. Con nuestras aportaciones razonadas, mantenemos viva en la mente del público en general la creencia de que, efectivamente, hay algo real en todo esto, dejándolos presa fácil de embaucadores y/o de sus propios miedos.

¿Vale la pena que la investigación de un hipotético fenómeno real, desde luego nunca extraterrestre en el sentido simplista del término, afecte a la vida y relaciones de tantas personas (testigos o no)?. Es el eterno dilema, ¿el fin justifica los medios?¿es responsable el físico teórico de que los militares hayan desarrollado y utilizado la bomba atómica?. Para mi, todo depende del análisis coste-beneficio (después de todo, soy un simple economista) y viendo la trayectoria que lleva la Ufología popular, cada vez noto más los costes y menos los beneficios.

Por encima de las tácticas empleadas por los refutadores, y sin compartir necesariamente su dogma negativista, su molesta labor sirve como recordatorio permanente, para aquellos ufólogos conscientes de su responsabilidad social, de que no basta con preguntarse si merece la pena tanta miseria humana "si los OVNIs no existieran", sino que deben atreverse a considerar si realmente merece la pena, AUNQUE los OVNIs existan.

NOTAS

(A) Gámez Dominguez, Luis A.. "Agostinelli y los escépticos"" La Alternativa Racional, n° 33. 1994. (B) Smith, Dr. Willy. "Del Libro Azul al Proyecto UNICAT"" Monografía n° 1, CdU 1992. ~C) Ridpath, Ian. "A Spanish close encounter reexamined", Magonia n° 22. Abril 1986. (D) Smith, Dr. Willy. "Letter to Editor", Magonia n° 23. Julio 1986. (E) Borraz Aymerich, Manuel. "Analisis de una experiencia OVNI (1 y 2)", CdU n° 2 y 3.1988. (F) Smith, Dr. Willy. "La hora de la verdad" CdU n° 9-10, pag. 111. 1990.

EN RESPUESTA A UN "DISIDENTE SE DEFIENDE"

Dr. Willy Smith

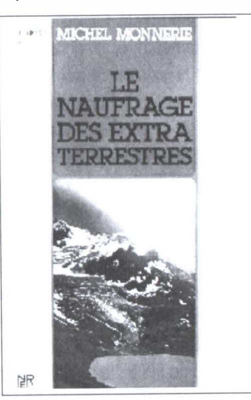


Pocas veces los escritos de aquellos que, dentro del edificio complejo de la ufología, no están de acuerdo conmigo, me han producido tanta satisfacción como la reacción del Lic. Luis González Manso a mi artículo LOS DISIDENTES publicado en el nº. 16-17 de **Cuadernos de Ufología**, pues claramente verifica la certeza de mi ensayo y lo mucho que ha afectado a aquellos a quienes estaba dirigido.

Para orientación de los que son relativamente nuevos en el tema y que no tienen mas que una vaga y muy posiblemente inexacta idea de las diferencias existentes entre el Lic. González Manso y el que suscribe, debo empezar por decir que nuestro intercambio comenzó en 1984 cuando, en uno de sus artículos, me acusara incorrectamente de ser un proponente de la hipótesis extraterrestre (HET), terminando abruptamente en 1986 cuando me convencí de la imposibilidad de mantener una discusión fructífera con él ya que su opinión con respecto a los OVNIS estaba firmemente cuajada. Veo con pesar que nada ha cambiado,excepto que con los años he aprendido lo que no sabía entonces: que la posición dogmática de los negativistas está basada en el postulado formulado por Michel Monnerie:

"Les OVNIs n´existent pas"

En cierto modo, esta es una posición admirable, no sólo por su economía de esfuerzo intelectual, sino también porque simplifica el responder a aquellos que consideran que el fenómeno UFO es digno de estudio, sin envolverse en detalles engorrosos y dejando de lado las restricciones impuestas por la lógica y la ciencia. Debo conceder, sin embargo, que aquellos que propugnan la realidad del problema no han sido capaces de inventar -en todos estos años de polémicas estériles- una muletilla igualmente convincente para el público en general.



Segundo libro de Michel Monnerie donde refuerza su hipótesis psico-social

Reconozco, asímismo, que poco sé de las actividades profesionales y ufológicas del Lic. González Manso, cuyo tema de especialización creo que es la informática, o quizás la economía. Mas vale así, pues me evitará el decir erróneamente cosas que serían -sin la menor duda- interpretadas por el licenciado como ataques personales.

Es evidente que mi oponente en este lance no tiene información científica pues, si la tuviera, el material presentado en su "defensa" estaría organizado en forma económica y convincente.Incluso las referencias me han confundido, al aparecer en dos entregas, una con números al principio del artículo, y una segunda con letras al final.

A pesar de estas dificultades, quizás debidas a mis limitaciones intelectuales, creo entender que la "defensa" tiene cuatro partes claramente identificables:

(1) ataques ad hominem al Dr. Willy Smith (en lo que sigue identificado por WS).

(2) un sumario de la caracterización de los disidentes destilado de los escritos de WS.

(3) un popurrí de incidentes específicos, en que las críticas de WS son contrarrestadas no con razones, pero sí con sarcasmo.

(4) lo que quizás sean las conclusiones, como siempre basadas en el postulado de Monnerie, donde bajo un barniz filosófico se reiteran las creencias del licenciado. Las tres primeras secciones están divididas en partes (a, b, c, etc.) mientras que la (4) contiene 5 párrafos sin designaciones.

Una característica de este trabajo es su densidad, confirmando que el licenciado se ha tomado muy a pecho mi artículo original. Esta intensidad de contenido es de lamentar, pues proporciona al licenciado una ventaja considerable. Para refutar propiamente las 3 páginas de UN DISIDENTE SE DEFIENDE, sería necesario un doble número de páginas, espacio que ni **CdU** estaría dispuesto a proporcionar, ni yo, en buena fé, puedo esperar obtener.

Por lo tanto, mi respuesta se limitará sólo a algunos puntos cuya distorsión es tal que, si no son refutados, los disidentes se sentirían envalentonados para intensificar la campaña destructiva que conducen contra la ufología y aquellos que la practican.

(1) Con referencia al apartado (a) de la sección ad hominen, las divisiones del edificio de la ciencia no me pertenecen, pero reflejan lo que es universalmente aceptado. No

es mi culpa que Psicología y Sociología sean consideradas como pseudociencias porque, aunque usan el ropaje de la ciencia, carecen de un paradigma que guíe y unifique los esfuerzos de aquellos que las practican. Sugiero al licenciado que examine algún número reciente de una revista profesional de una de esas dos disciplinas, y que la lea con cuidado. Así verá como los resultados de un mismo experimento son interpretados por los miembros de las diversas corrientes dentro de la disciplina en formas totalmente opuestas. Tanto es así que la psicología ha sido apodada sarcásticamente como "the psychology of sophomores" recalcando que los sujetos que participan en los proyectos de investigación y en los experimentos, son en su inmensa mayoría estudiantes universitarios del segundo año ("sophomores"). Paradójicamente, los que han escrito con más vehemencia exponiendo las falacias de las pseudociencias han sido, más que nada, los que luego de dedicar cinco o mas años de su vida a obtener un doctorado, han terminado descubriendo la vacuidad de las así llamadas "ciencias". Si el licenciado González se siente inclinado a estas alturas a disociarse de las pseudociencias le recordamos que ya desde el primer párrafo se ha identificado como "los que pertenecemos a la línea Psicosociológica".

Quiero plantear al licenciado la misma pregunta que he hecho a otros escépticos: ¿por qué ese empeño, no sólo de negar la posiblidad de los OVNIs, y batallar fanáticamente intentando convencer al mundo de que no existen? Como he dicho muchas veces, yo no creo en las hadas, pero no tengo la compulsión de centrar mis esfuerzos en educar a otros. ¿Cual es el mecanismo mental por el cual un negativista justifica su posición ante sí mismo, y no vacila en alterar los hechos para usarlos en defensa de sus ideas?.

Como ejemplo, me refiero al párrafo (d) de la sección "ad hominen", donde el licenciado sarcásticamente califica mi trabajo de INMEJORABLE porque, luego de examinar varios miles de casos, me he atrevido a afirmar que "los listados de casos brutos (....) contienen a lo sumo un 1 ó 2% de incidentes de alta calidad (....) en catálogos preparados para un propósito especial, el porcentaje es del orden del 10% y en el UNICAT es del 100%".

Naturalmente, pues el banco de datos fué diseñado así. Estos son resultados estadísticos, y si al licenciado no le gustan (pues contradicen la doctrina de Monnerie), en lugar de usar sarcasmo, lo que tiene que hacer es analizar otros miles de casos y ofrecer conclusiones diferentes basadas en sus estudios. Mientras no lo haga, sus opiniones son sólo opiniones y, retornando a mi pregunta inicial, ¿por qué es un refutador un refutador?

(2) La segunda sección, donde el licenciado repite mi caracterización de los refutadores, no merece mayores comentarios pues, al llamarlos epítetos(1), meramente verifica mis cautelas, así como la exactitud de mis comentarios, que el lector puede verificar examinando la "defensa".

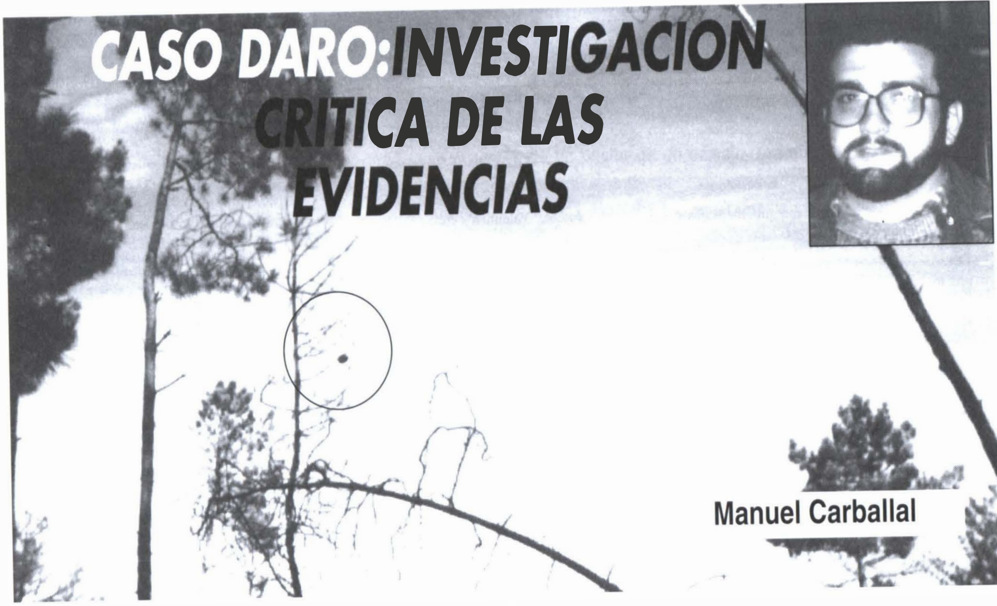
(3) Llegando a la tercera sección, la de los botones, he disfrutado inmensamente con la selección de los ejemplos y de los "debunkers" (léase refutadores).Dos nombres se destacan.-1 El periodista inglés **Ian Ridpath**, por el que perdí todo el respeto cuando en conexión con el caso del bosque de Rendlesham, en Diciembre de 1980, atribuyó al planeta Venus las luces mencionadas por los testigos, sin reparar que era medianoche. Y .-2 El ingeniero **Manuel Borraz**, por quien tengo considerable simpatía, porque cuando le proporcionaba la oportunidad de usar sus talentos estadísticos para demoler el edificio de UNICAT, fue incapaz de hacerlo. Estos dos individuos tienen algo en común: ambos son "venusianos", pero debo reconocer que, para mí, la idea de que todos los casos de OVNIs son, sin excepción, debidos al planeta Venus, deja mucho que desear.

En esta misma sección, en el párrafo (e), el licenciado dice que"hace muchos años le llevé la contraria (a WS) en su defensa de las abducciones".Interesante, pues es una posición que nunca defendí. Como tampoco me he manifestado partidario de la HET, como me acusara el licenciado en un pasado remoto. En verdad, no entiendo la lógica de los comentarios del párrafo (d): el amigo **Antonio Huneeus** es un escéptico en su postura frente al caso de Linda Napolitano, pero previamente fue también un ayudante de campo del artista Elliot Budd Hopkins. Ambos son hechos. Aparentemente, el licenciado tiene sus problemas no solo en aceptar la existencia del fenómeno OVNI, sino también en discernir sus distintos aspectos.

(4) Al llegar a la última sección, me he enterado de que también creo en **"las confabulaciones gubernamentales"** , y como, en realidad, no entiendo como los OVNIs -existan o no- pueden causar tanta **"miseria humana",** creo que debo poner punto final. No me meto en cuestiones de economía porque superan mis conocimientos y, hablando de miseria humana, me atrevo a sugerirle al licenciado que no intente hablar de paralaje y otros conceptos más allá de su entendimiento.Una creencia popular que no comparto es que la ufología, como la política, no requiere preparación previa alguna y que cualquier persona puede sumergirse en el tema y dar sus opiniones.Pero la determinación de la validez de las mismas, también como en la política, es harina de otro costal.



1.-Epíteto.-Adjetivo o equivalente que no determina ni califica al sustantivo, sino que acentúa su carácter.



CASO DARO: INVESTIGACION CRITICA DE LAS EVIDENCIAS

Manuel Carballal

En el cuadro, el presunto contactado y autor del fraude, Ismael Rodríguez. En el círculo, una de las imágenes de la nave de Argowe, en realidad, una piña.

Nota de los Editores

*Por error involuntario, en el número 16-17 de **CdU**, solo apareció la primera parte de la investigación sobre el presunto contacto "Daro", quedando el trabajo claramente incompleto. Subsanamos esta equivocación, publicando la segunda parte que comprende los análisis de tipo técnico. Pedimos disculpas a los lectores y al autor.*

Realmente, el caso DARO reunía muchas más evidencias que cualquier otro caso de contacto en España, y en buena parte del mundo. Sin embargo, una reflexión crítica sobre tales evidencias arrojaba suficientes incoherencias como para manifestar el mayor escepticismo.

Ya en marzo de 1991, yo había encontrado un sistema para reproducir fraudulentamente, y sin necesidad de cómplices, las conversaciones entre Ismael y DARO. Tras desechar la ventriloquía, encontré una opción mejor. Bastaba con utilizar dos magnetófonos, grabando previamente (y mimetizando la voz con varios posibles elementos), las respuestas del extraterrestre e intercalando las preguntas del testigo en los espacios en blanco. Esto hacía que, en la copia definitiva, la voz del ET fuese una grabación de segunda generación, frente a la primera del testigo, lo que acrecentaba las diferencias entre el humano y DARO. Naturalmente, que yo reprodujese de esa forma las cintas no demostraba que se hubiesen hecho necesariamente así, pero era un dato.

Un cálculo estadístico sobre todas las palabras y nombres sorelbios y de Panesfera, sin diferencias semánticas importantes entre ambos, aun tratándose de civilizaciones diferentes, demostraba la total inspiración védica e hinduísta. Términos como "avataridad", "Gandharves", "Aailures", etc., están definitivamente inspirados en la literatura védica (Upanishads, Bagabad Gita, Mahabbaratta, etc.). Y encontré todos esos libros en la biblioteca de Ismael Rodríguez. Sin embargo, eso tampoco demostraba que el caso fuese un fraude. ¿No es aceptado por muchos que los vimanas eran naves extraterrestres?

Resultaba sospechoso que, a pesar de haber publicado en numerosos medios (incluídas revistas de grupos de contactados), la solicitud de información sobre DARO y Sorel, incluyendo publicaciones norte y sudamericanas, tan solo existía una referencia documentada a Sorel en relación con el contactismo, y precisamente venía de Venezuela, en una época en que Ismael vivía todavía en ese país.

También resultaba sospechoso que, durante el supuesto "poltergeist" del 4 de septiembre, a pesar de los aparentes

COINCIDENCIAS ENTRE EL CASO DARO Y EL CASO UMMO

Coincidencias	DARO	UMMO
Símbolo	⊄	)+(
Invitación al escepticismo	"No creas lo que decimos	"No nos crean"
Otros contactados Integran mensajes	Juddit, "Valentich", etc	"Suicidas Tarrasa" etc.
Recepción de los mensajes	TV, postal,fax, teléfono	Postal, teléfono
Otra persona reciben llamadas	Varias	Varias
Fenómenos paranormales	Poltergeist (Otros)	Poltergeist (Casa M. Carrasco) Saliano, etc.
Consultorio	M.D. Bhajananandi	En casa de M. Carrasco
Alfabeto	Sorelbio	Ummita
Protagonista experto en sectas	Ismael Rodriguez	J.L. Jordán Peña
Factor sexual	Mensajes obscenos Vídeos porno "Ets"	Sadomasoquismo
Factor legal	"Asunto coche"	Detención
Hinduísmo	Sai Baba	Maestro Hindú
Doble personalidad	Conferenciante, articulista, crítico y autor fraude	Conferenc. y escritor escéptico/autor fraude
Otros testigos	Militar, Médico	Otros miembros secta
Evolución	Daro hacia Argowe	Saliano hacia UMMO
Testigos anónimos	Carta contacto Cádiz	Cartas mecanógrafo
Mensajes absurdos	Llamadas "pitufos"	Mensajes Auquianos
Evolución mensajes	Pseudofísicos a mesiánicos	Pseudocientíficos a mesiánicos
Mesías ET	Ixus	Ummowoa

destrozos, sólo se había roto un vaso y una vieja figurilla. Realmente, no daba la impresión de una feroz psicorragia que se hubiese desencadenado en la casa, sino que más aparentaba una ingeniosa puesta en escena, con un par de toques de efecto. El análisis de las supuestas trayectorias de los objetos, en relación a la situación de Ismael cuando se desencadenó el pretendido "poltergeist", que hice sobre las fotos, resultaba más que sospechoso.

Resultaba también incongruente que, en las grabaciones que hizo antes de su abducción, no se escuchase el ruido del motor del coche. Realmente, el sonido ambiente no coincidía con las grabaciones que me apañé para hacer dentro de su vehículo, con objeto de contrastarlas con dichas grabaciones pre-abducción.

Las incongruencias eran lo suficientemente numerosas pero, con una frase lapidaria, en respuesta a mis inquietudes al respecto, Ismael zanjó la cuestión: "Es que nosotros no podemos entender su lógica".

Una de las primeras evidencias innegables del fraude llegó el 15 de octubre de 1991. En la tarde, Ismael me había dicho que esa noche viajaría a Orense para mantener un importante encuentro con Argowe. Era la oportunidad perfecta para seguirle y ver hasta qué punto eran ciertas sus afirmaciones. Tuve que pedir un coche prestado (la falta de medios es una de las mayores limitaciones en la investigación), para parapetarme discretamente en las cercanías de la Urbanización Fonteculler y vigilar al testigo. Ismael no salió de su casa aquella noche. Sin embargo, a la mañana siguiente me telefoneaba muy excitado para contarme las últimas novedades del contacto. Aquella noche, por primera vez, había visitado la nave de Argowe e incluso había viajado a la nave nodriza. Acompañaba su relato de un nutrido grupo de dibujos describiendo el interior de las naves, así como sus increíbles aparatos técnicos (como un proyector tridimensional de imágenes del pasado, que recuerda las fotos tridimensionales de los ummitas).

He de confesar que, desde ese momento, el Caso DARO supuso para mí un estimulante reto. Como si de una partida de ajedrez se tratase, mi objeto era descubrir todas las técnicas del fraude, así como aprovechar la extraordinaria posibilidad de estudiar, en pleno desarrollo, la elaboración de un "caso perfecto de contacto". Por lo menos en mi experiencia personal con el contactismo OVNI, era la primera oportunidad de estudiar sobre la marcha cómo se crea un mito cuya repercusión social podría, de publicarse, ser demoledora.

Sería demasiado extenso detallar todos los pormenores de la investigación. En algunos casos, las pesquisas me llevaron a profundizar muy a fondo en la vida personal del testigo, descubriendo hechos concluyentes para constituir un cuadro patológico perfecto del sujeto, sorprendentemente similar al perfil psicológico de José Luis Jordán Peña (incluyendo aspectos sexuales, legales -cierto seguro de coche-, psicológicos, laborales, familiares, etc. Pero, por respeto a la familia del testigo, respeto que él no ha demostrado con las víctimas del fraude, me reservaré).

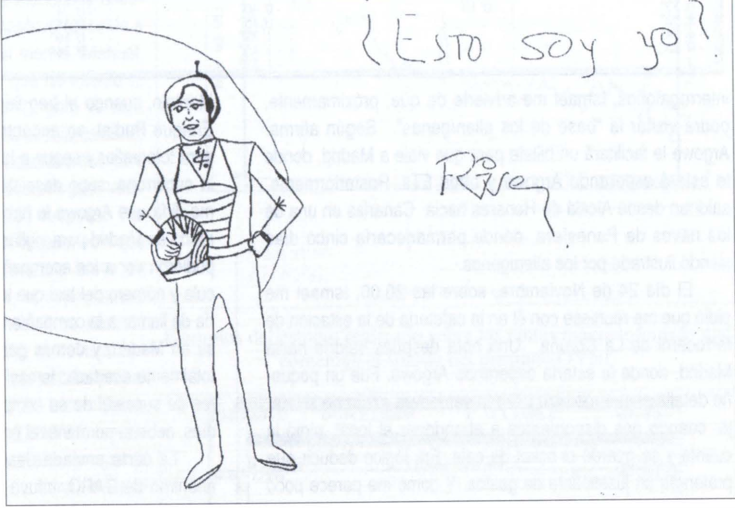
El Caso DARO, en cuya investigación han participado una docena de especialistas en distintos campos, nos ha permitido desarrollar todo tipo de técnicas para analizar los casos de contactismo.

El 20 de Julio de 1991, el filólogo José Alberto Gómez concluía, redactaba y firmaba su brillante estudio lingüístico "de redacción y expresión" sobre las conversaciones entre DARO e Ismael. Resumiendo el informe, diré que las expresiones, formas verbales y construcción sintáctica del castellano de DARO, es "típico del Español del Caribe, especialmente de Venezuela o Uruguay" Este informe apoyaba mi tesis de una manipulación exclusiva del testigo, sin necesidad de cómplices. En mi opinión, la filología puede ser una herramienta óptima para el ufólogo que investigue supuestos contactos ET.



Con fecha del 16 de Junio de 1992, Manuel Fernández expedía su informe sobre el análisis de las fotografías de Ismael. Por desgracia, dicho informe no es concluyente. El objeto fotografiado no reunía las características de contraste y definición precisos para emitir una opinión definitiva, pudiendo ser "un objeto arrojado frente al fotógrafo, o un objeto que se desplaza a considerable altura y cuya forma, no definida en la fotografía, aparenta ser circular". Sin embargo, a nivel personal, el analista de New York me confesó su tendencia hacia la primera opción.

El análisis de las filmaciones resultó toda una lección de ufología. Casi me atrevería a calificar de "genial" la creatividad de Ismael para falsificar las filmaciones de OVNIs. Durante muchos meses, invertimos muchas horas de trabajo hasta desechar los trucajes convencionales. Los OVNIs filmados por Ismael no eran maquetas suspendidas de hilos, ni objetos arrojados al aire (como las fotos), ni otras técnicas de fraude convencional. También sería muy largo detallar este aspecto de la investigación, ya que el sujeto empleó todo tipo de técnicas diferentes en cada grupo de filmaciones: desde juegos de espejos hasta neones desenfocados, superposición de imágenes móviles, etc. Uno de los trucos que más nos sorprendió fue la elaboración de una filmación partiendo de un poster de un paisaje, sobre el que se colocaba una gran lámina de plástico transparente con el platillo dibujado en ella. Bastaba mover la lámina con un dedo, para que el platillo se pasease sobre las montañas del paisaje ... Como todos los trucos, sencillo y original.



Dibujo realizado por el testigo, Ismael Rodríguez, de 'Argowe' el presunto extraterrestre con quien mantenía "contacto".

Los análisis sonográficos no fueron tan concluyentes, ya que no le fue posible al Dr. Bonavida aislar e identificar el origen exacto del "motor del OVNI". En este caso, la sofisticada técnica falló donde el razonamiento lógico había triunfado.

Más concluyente resultó el peritaje caligráfico de Clara Tahoces. En los más de tres años que duró la investigación del caso, Ismael me facilitó una nota supuestamente escrita por Daro y, dos años después, otra escrita por Argowe. El peritaje caligráfico de las tres letras (tenía escritos de Ismael en abundancia) apunta a que las tres caligrafías se deben a una misma mano, aunque intentando disimular los rasgos de la letra.

En alguna ocasión, fue preciso coordinar a varios investigadores para descubrir nuevos elementos del fraude. Por ejemplo, en noviembre de 1991, y durante uno de los

CLASIFICACION DE LAS FILMACIONES-OVNI DEL CASO DARO

Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Entre noviembre de 1991 y enero de 1992: Filmaciones nocturnas desde Urbanización Fonteculler Con y sin audio	11/12/91 (19/43) Filmacióm diurna "desde la nave durante viaje a Canarias" Acompaña audio de "comunicaciones entre ET" muy similar a la "voz ummita". Fotogramas fijos de "Argowe"	Mayo 1992 Filmaciones nocturnas y diurnas desde A Zapateira. Con y sin audio	Mayo 1992 Filmaciones diurnas, aterrizaje/despegue, de TV Sin audio Fotogramas fijos de ET en escalerilla de OVNI	Septiembre 1992 Filmaciones "espaciales". "Energías", ser. Panesfera. Sin audio
Duración:	**Duración**:	**Duración**:	**Duración**:	**Duración**:
- 1 '48" - 0' 53" - 1' 02" - 1' 24" - 0' 20"	- 7' 55" - 0' 10"	- 1' 05" - 0' 40" - 0' 15" - 1' 27" - 1' 45" - 1' 27"	- 0' 27" - 0' 34" - 0' 38" - 0' 10" - 0' 26"	- 1' 04" (5) - 1' 23" (2) - 2' 47" (8)

interrogatorios, Ismael me advierte de que, próximamente, podrá visitar la "base de los alienígenas". Según afirma, Argowe le facilitará un billete para que viaje a Madrid, donde le estará esperando Argowe y otros ETs. Posteriormente, saldrían desde Alcalá de Henares hacia Canarias en una de las naves de Panesfera, donde permanecería cinco días siendo ilustrado por los alienígenas.

El día 24 de Noviembre, sobre las 20,00, Ismael me pidió que me reuniese con él en la cafetería de la estación de ferrocarril de La Coruña. Una hora después saldría hacia Madrid, donde le estaría esperando Argowe. Fue un pequeño detalle el que me hizo intuir la verdadera razón de su viaje: cuando nos disponíamos a abandonar el local, pidió la cuenta y se guardó el ticket de caja. Era lógico deducir que pretendía un justificante de gastos. Y como me parece poco probable que presentase justificantes de dietas de viaje a Argowe, supuse que podría dirigirse a Madrid a algún tipo de actividad auspiciada por su empresa, disfrutando de las clásicas dietas de viaje, que requieren todo justificante de gastos.

En cuanto el tren salió, telefoneé a José Juan Montejo, para que estuviesen esperando a Ismael a la mañana siguiente, en la estación. El objeto de la "vigilancia" era fotografiar a quien fuese a esperarlo (de ir alguien) y seguir a Ismael para confirmar o desmentir mi hipótesis. Partía del supuesto de que Ismael había aprovechado un viaje de su compañía, probablemente un cursillo de una semana para agentes de seguros, haciendo pasar su ausencia por una permanencia en la "base extraterrestre de Canarias". Con total premeditación, había preparado ya una filmación de su viaje hacia la base submarina, y me había comentado semanas antes la promesa de Argowe de que pronto visitaría su base. Estamos, pues, ante un indicio de la maquiavélica premeditación en cada paso del fraude, igual que en el caso UMMO.

Tal y como se detalla en el informe redactado por J.J. Montejo, cuando el tren llegó, ya Montejo, Clara Tahoces y Enrique Padial, se encontraban estratégicamente situados para fotografiar y seguir a Ismael. Sin embargo, él, que intuyó la encerrona, supo despistarlos (y, de hecho, posteriomente me diría que Argowe le había advertido que lo estaban esperando en Madrid para vigilarlo). Mis compañeros, no obstante, pudieron ver a los acompañantes de Ismael y tomar la matrícula y número del taxi que lo recogió. Después, yo me ocuparía de llamar a la compañía de taxis, a la Central de su empresa en Madrid, y demás gestiones. Mi deducción había sido totalmente acertada: Ismael asistía a la asamblea de directores de sucursal de su compañía de seguros y, durante cinco días, debería permanecer en Madrid en ese cursillo.

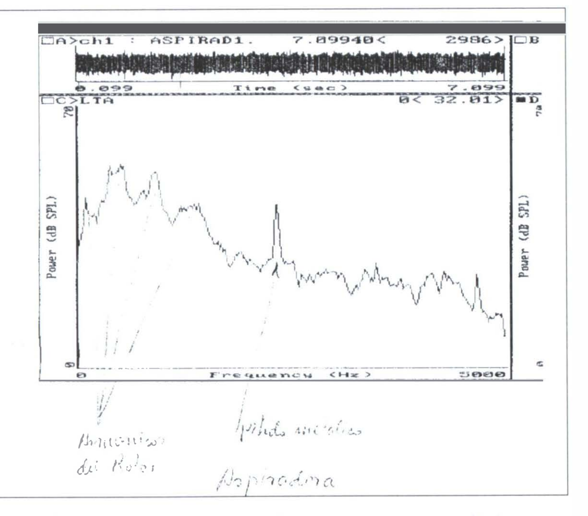
La carta enviada desde Cádiz por el otro contactado anónimo de DARO, intuyo que fue redactada por el mismo Ismael (las faltas ortográficas son forzadas para simular una personalidad humilde) y entregada a alguno de sus compañeros ejecutivos en una reunión similar, para que la enviase desde Cádiz. Exactamente igual que Jordán Peña entregaba a Pastrana o Carrasco las cartas que deberían enviar los ummitas o el mecanógrafo, desde los lugares más distantes.

Los estudios psicológicos y grafológicos efectuados a Ismael Rodríguez por el licenciado en Psicología Jesús Freiriz, de La Coruña, la Clínica Servet, de Vigo, y la diplomada en grafología Clara Tahoces, de Madrid, arrojan un perfil psicológico inquietante, que recuerda poderosamente al de José Luis Jordán Peña. Ambos manifestaban una doble personalidad, en cuanto a sus actuaciones públicas y privadas. De la misma forma que Jordán Peña era un escéptico conferenciante y escritor parapsicológico (vinculado a asociaciones tan "científicas" como ARP) y, sin embargo, era capaz de crear una secta, fabricar el fraude UMMO y manipular esotéricamente a crédulos para satisfacer sus instintos sexuales, Ismael Rodríguez era un crítico conferenciante de cara al público (ver referencias), pero en la intimidad alimentaba una enfermiza paranoia, generando un elaborado fraude ufológico.

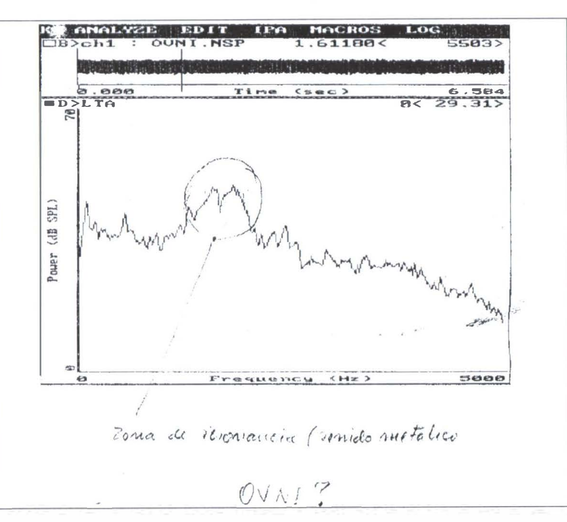
En cuanto al móvil de este fraude, mi conclusión es que se reúnen una serie de factores. Por un lado, existen elementos de juicio suficientes para suponer un delirio sistematizado, con conservación de la personalidad en el sujeto. Su interés por sobresalir, importancia personal y protagonismo está también demostrado. Pero, probablemente, el fin último, en mi opinión, era una combinación de lucro y protagonismo. En un plan meticuloso, y de creatividad brillante, el sujeto se tomó año y medio para elaborar y documentar el contacto. Primero, se mantuvo reticente a que se divulgase su identidad "al menos, Manuel, hasta que tenga las pruebas de que no miento ni estoy loco" (en entrevista del 4/1/92), pero ya sondeaba el efecto de su historia en su círculo cercano. En el transcurso del primer año, describió sus contactos extraterrestres a numerosos amigos, vecinos, etc., según pude ir averiguando después. Por fin, en 1992 me autorizó a publicar el caso, solo que decidí no hacerlo (salvo una referencia breve en uno de mis libros). Sin embargo, el sujeto buscó otros canales. De hecho, el martes, 7 de Abril de 1992, Gabriel Carrión grababa una entrevista con Ismael para un programa de TV que estaba preparando, aunque afortunadamente dicha entrevista no llegó a emitirse. Anteriormente, 22/10/91, Ismael telefoneó a Germán de Argumosa, a su programa radiofónico "La Zona Cero" y, por antena, le narró alguno de sus contactos. Lo que Ismael lógicamente desconocía es que yo escuchaba diariamente ese programa y estaba grabando sus palabras ...

Confieso, mea culpa, que en los primeros 8 meses de la investigación, sentí la tentación de convertir el Caso DARO en un artículo que, sin lugar a dudas, resultaría espectacular. Afortunadamente, prevaleció la prudencia y la responsabilidad que debería tener todo divulgador de estos temas. Ante el volumen de "pruebas" que Ismael presenta, sin duda su caso se convertiría rápidamente en "el caso perfecto". El ingenio, la creatividad y la perspicaz inteligencia del sujeto, unido a su ágil oratoria y a sus conocimientos esotéricos e hinduístas, con toda seguridad lo convertirían inmediatamente en un "gurú de masas". Quien haya escuchado alguna conferencia suya o haya leído sus trabajos sabrá a qué me refiero. Precisamente por eso su caso es una obligada invitación a la reflexión sobre la responsabilidad y la prudencia. La pregunta que surge es: ¿cuántos Ismaeles existen entre los grandes contactados actuales?

Otra gran lección del Caso DARO es la de mostrarnos hasta qué punto un solo sujeto puede elaborar un gran caso



Ejemplos del estudio realizado sobre las cintas magnetofónicas que contenían el sonido del presunto OVNI.



de contacto extraterrestre. ¿Qué ocurriría si quienes recibimos las llamadas telefónicas de DARO hubiésemos creído su origen ET? ¿Qué pasaría si las fotos, filmaciones y grabaciones se considerasen auténticas? ¿Que pasaría si se hubiese escrito un libro, o varios, sobre los sorelbios, DARO, etc.? ¿Qué pasaría si, en lugar de investigarlo, se hubiese

divulgado el "mito DARO"?. Apostaría cualquier cosa a que, dentro de 25 años, tendríamos un nuevo affaire UMMO, o bien nos enfrentaríamos a un nuevo Adamski. Realmente, es una lástima que un cerebro tan brillante como el de Ismael Rodríguez Rodríguez haya orientado sus energías hacia el fraude, la mentira y el engaño (6). Engaño que, al igual que en el caso UMMO, podría haber influenciado mentes crédulas, con consecuencias terribles. Recordemos que los contactados decapitados voluntariamente por un tren, en Tarrasa, estaban muy influenciados, entre otras, por las maravillosas historias de los hermanos Ummitas, y esas fantasías les hicieron perder la cabeza.

El martes 20/10/92, aprovechando una visita de Sixto Paz a La Coruña, convoqué una reunión en mi casa entre él e Ismael. Tras ver las fotos y filmaciones del contactado venezolano, Paz se sintió fascinado por la evidencia. Otros contactados españoles, como Juditt (7), o los primeros implicados en el caso "Valentich", conocieron vagamente el asunto DARO e, inmediatamente, lo involucraron en sus experiencias personales, hasta puntos que, de no ser por la gravedad del tema, resultarían divertidos.

Realmente, los peligros potenciales de este tipo de fraudes son impredecibles, y pienso que nuestra obligación moral, como investigadores, es la de desenmascararlos antes de que se cobren más vidas, o más corduras perdidas por la irreflexiva ambición de un "genio" sin escrúpulos.

NOTAS:

1) Durante la investigación del caso, he tenido la oportunidad de estudiar también las afirmaciones de Ismael, en relación con sus experiencias personales con Sai Baba, etc., siendo totalmente inciertas. De hecho, los miembros de este colectivo hinduísta se han planteado denunciar al sujeto por unas deudas, por compra de libros, bastante importantes.

2) Cualquier lector observador se percatará de los errores de este alfabeto, como, por ejemplo, la ausencia de la letra S que, no obstante, aparece en la palabra "Sorel".

3) Me parece extremadamente importante dejar claro que Ismael Rodríguez tan solo conocía, del asunto UMMO, datos circunstanciales. No poseía ninguna bibliografía sobre el tema, ni había interrogado a nadie al respecto. Me tomé la molestia de contabilizar cuantos programas radiofónicos se habían hecho sobre UMMO, que él pudiese haber escuchado durante la gestación del caso, y no pasaban de tres. A mi juicio, lo realmente importante es que Ismael no se inspiró en el Caso UMMO, sino que los puntos en común (ver tabla 1) son coincidentes, en función de un desarrollo de un mito similar, por dos psicologías parecidas: Jordán e Ismael. Eso es lo verdaderamente importante del caso, al mostrarnos elementos repetitivos en dos casos independientes.

4) Los indicios de una premeditación en algunos episodios del Caso DARO resultan especialmente importantes, ya que apuntan a una intencionalidad consciente y maquiavélicamente elaborada, y no a una broma improvisada sobre la marcha. Sus "inocentes comentarios" sobre luces que siguen su coche, semanas antes de la supuesta abducción, son un buen ejemplo.

5) Durante varias reuniones, Ismael me aseguró que Argowe le había comunicado que DARO y sus compañeros se comunicaban con los humanos a través de determinados aparatos electrónicos: TV, radios, etc.

6) El fraude, a veces, rayaba en lo psicótico. En algunas ocasiones, recibí docenas de llamadas, por ejemplo el 9/10/91, en las que los mensajes no eran más que obscenidades de tipo sexual, que se prolongaban hasta las 3 y 4 de la mañana, ininterrumpidamente, desde las 11 de la noche.

En algunas ocasiones, Ismael recibió por correo vídeos pornográficos, supuestamente enviados por DARO (?).

7) Juditt llegó a tener sueños con Ismael, DARO, la base submarina, etc., sintiéndose muy vinculada al contacto de Ismael a través de sus propias experiencias OVNI.

Más información sobre Juditt en: "Infiltrados", de Josep Guijarro. Ediciones Sangrilá, 1994.

REFERENCIAS:

Carballal, Manuel. "Secuestrados por los OVNI". *Espacio y Tiempo*, 1992.

Sierra, Javier. "Técnicas de contacto extraterrestre". Heptada, 1992.

Rodríguez, Ismael. "Carta abierta a los extraterrestres que contactan con Siragusa". *Karma-7* nº 231 (Febrero, 1992)

Rodríguez, Ismael. "Religiones". *La Voz de Galicia* (cartas al director), 30/4/92.

Rodríguez, Ismael. "Siragusa, antes y después". *Espacio y Tiempo* nº 24 (Febrero, 1993)

Rodríguez, Ismael. ALGUNAS CONFERENCIAS:

- "Fenómenos paranormales en los textos sánscritos" Ciclo de Conferencias. Pontevedra, 16/10/92

- "Sai Baba". Centro Humanidad Solar. La Coruña, 26/6/92

- "Nuevas corrientes espirituales". XI Congreso de Magia y Brujería de Galicia, 29/11/93





Expedientes Insólitos
Vicente Juan Ballester Olmos
Editorial Temas de Hoy, 1995

Ignacio Cabria García

En medio de la sequía de bibliografía ufológica de interés que padecemos, una obra de Vicente Juan Ballester Olmos es un soplo de aire fresco. Hacía ocho largos años que Ballester no publicaba un libro, y todos los interesados en su obra veníamos esperando con curiosidad el fruto de su dedicación en los últimos tiempos a los informes militares sobre OVNIS. **Expedientes Insólitos**, el libro que acaba de publicar la editorial Temas de Hoy, cumple parcialmente la expectativa. Aunque pensado como una obra de divulgación para un público medio, Ballester nos ha proporcionado también, junto a temas ya conocidos por sus obras anteriores, información de actualidad palpitante para todos los interesados en la ufología, como son los informes OVNI desclasificados por el Ejército del Aire. Este es el verdadero meollo del libro, y a él vamos.



Sólo los más cerriles opositores de Ballester pueden poner en duda el papel fundamental que ha desempeñado su trayectoria de seriedad y su tesón en la apertura de la política militar hacia la información OVNI clasificada. El autor nos explica en el libro sus gestiones ante el Ministerio de Defensa y los acontecimientos más importantes en el proceso de desclasificación, que resultan lo suficientemente claros y convincentes como para despejar cualquier duda que haya podido haber sobre la limpieza del proceso y de las intenciones en la colaboración de Ballester con los militares.

Se resumen en el libro los primeros 37 expedientes liberados, junto con el veredicto de diversos analistas y del propio Vicente Juan sobre cada uno de ellos. La postura muy crítica que ha adoptado este autor en el análisis de los casos le ha conducido a la explicación de casi todos ellos, así que podemos vaticinar la continuación sin término de las guerras y guerrillas en el seno de la ufología a propósito de tales identificaciones. Ante la pobreza intelectual de los ataques que se le dirigen, Ballester ha tomado la postura de ignorarlos. Si en los informes de Defensa hay explicaciones no convincentes para algunos ufólogos, si se discrepa de la influencia que haya podido jugar Ballester en el informe final de algunos casos, o si la información ha sido manipulada, como algunos pretenden, debe promoverse por los críticos un debate en los medios especializados serios. Pero este debate debe encauzarse dentro de un marco de racionalidad científica y en un ambiente de respeto hacia las personas, sin insultos ni injurias. Lo que no tiene sentido es criticar desde la visceralidad y el desconocimiento. Porque no se puede pensar con las tripas. Espero que tal debate se pueda llevar a efecto.

Como siempre en las obras de Ballester Olmos, en **Expedientes Insólitos** hay un apartado para la didáctica de la metodología, dirigido hacia el joven investigador. Se completa aquí con un resumen sucinto de algunos trabajos anteriores del propio Ballester, algunos publicados en Cuadernos de Ufología, sobre aterrizajes, recopilación de casos de efectos sobre el entorno, casos españoles de abducciones, etc.

Un capítulo del libro está dedicado a casos que han causado cierta sensación a nivel popular y que Ballester ha explicado como globos meteorológicos, fraudes, confusiones con meteoros de gran tamaño y otros. Es el resultado final de un trabajo escrupuloso de comprobación en diferentes terrenos: la astronomía, los centros de seguimiento y control aeroespacial, etc. La verdadera ufología científica debe empezar por ahí, de lo que este capítulo es una buena escuela, es decir, por cubrir todo el espectro de posibles explicaciones para fenómenos en apariencia anómalos. Lo que no sea esto no es investigación de campo, es excursionismo ufológico.

La ufología ha descubierto que cuenta ya con un bagaje

histórico por detrás, y aquí Vicente Juan escribe la historia de su contribución personal, la de la "escuela valenciana" de ufología y del sector de la investigación científica que representa. Como dice el autor, cada cual cuenta los hechos según los ha vivido, si bien es cierto que algunas otras iniciativas hubieran merecido figurar en esta pequeña historia.

El resto del libro tiene un interés menor para el especialista. Comienza con un capítulo, a mi parecer innecesario, que se limita a resumir una serie de casos sin una valoración final y que,además de no contener una investigación personal a fondo, son de escasa extrañeza. Termina con una glosa de la obra de Richard Haines, uno de los investigadores más cualificados del sector que Ballester representa, que es el del análisis de la casuística OVNI. Personalmente hubiera encontrado más interesante que estos dos capítulos una revisión más general de la ufología científica internacional de nuestros días y acaso de algunas aportaciones de investigadores españoles, cuya obra no está al alcance del gran público. Se completa el libro con un adecuado prólogo de Javier Sierra y un epílogo de Jacques Vallée.

En resumen, un libro de lectura fundamental, como todos los de Ballester, que sólo se puede valorar adecuadamente en lo que tiene de investigación personal reciente: su inestimable contribución al conocimiento de los archivos oficiales y la identificación de fenómenos naturales. Esperemos que haga mella en la mentalidad del público no especializado al que va dirigido.

Fenómenos Aéreos Inusuales
Un enfoque biopsicosocial

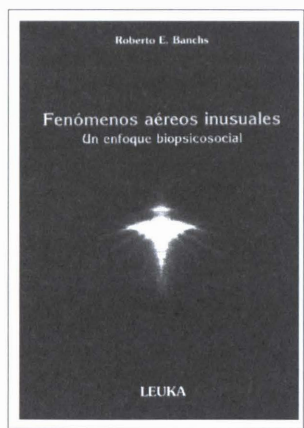
Roberto E. Banchs

LEUKA
Librería Editorial Universitaria Kennedy y Argentina
Bartolomé Mitre, 1411
Buenos Aires (Argentina)

José Ruesga Montiel

Estamos de enhorabuena, pues nuestro amigo y colega en la investigación ha dado a luz una obra que, personalmente, enmarcaría en la madurez del investigador nato. **Fenómeno Aéreos Inusuales** es además la primera obra editada por una editorial universitaria argentina y viene avalada por la cualificación y la dedicación de su autor.

Al contrario que sus dos obras anteriores, donde Banchs exponía ideas por desarrollar en plenitud, la obra



comentada se introduce de lleno en las claves del propio fenómeno y en un enfoque psicosocial, o biopsicosocial, como dice él mismo, analiza la problemática desde y para el mundo universitario. En un análisis maduro de las causas que han incidido más fuertemente en la conformación del actual fenómeno OVNI; pasa revista a la importancia de la información periodística, a la alegoría marciana, a la influencia innegable de la ciencia-ficción, hasta llegar a las consideraciones propias de su alcance "bio", el propio hombre, el testigo, sus condicionantes externos e internos, sus mecanismos de interpretación y sus necesidades trascendentes.

En sus páginas Banchs es valiente y después de analizar con detalle las razones del por qué la Ciencia no acepta las hipótesis manejadas por la ufología, aboga porque su exposición no es sinónimo de **actitud refractaria, antes bien, una postura crítica y de extrema prudencia frente a un problema que merece ser estudiado en profundidad.** No riñe dedicación con desmitificación, sin que por ello haya que caer en los escepticismos más impropios.

El repaso al informe del encuestador es su último peldaño para llegar a unas conclusiones sugestivas, que resume en doce puntos, terminando con la afirmación: ...**el estudio científico de los ovnis no es imposible**...

Un obra fresca, valiente, muy actual, salida de las manos de un veterano y capacitado investigador. Es de esas ocasiones que recomendar fervientemente su lectura no es un gesto de simpatía o cortesía, es una obligación moral de quién hace la crítica o reseña.

Vague d'OVNI sur la Belgique
Un dossier exceptionnel (1) 1991
Vague d'OVNI sur la Belgique
Une énigme non résolue (2) 1994

Matilde González

El primer tomo de esta obra fue publicado en 1991, con el subtítulo "Un dossier exceptionnel".

En él se informaba y pasaba revista a la oleada belga de avistamientos, sucedida entre septiembre de 1989 y mayo de 1991, últimas fechas recogidas en citada primera entrega, destacando la decisiva jornada del 29 de Noviembre de 1989.





Michel Bougard y Lucien Clerebaut dedican buena parte del libro a hacer la crónica de la oleada, de forma muy amena y con excelente estilo periodístico. En este período destaca el famoso incidente del intento de intercepción, por parte de dos F-16, de la base de Beauvechain, de un misterioso "eco" en el radar, unido a las indicaciones de varios testigos que observaban el fenómeno desde tierra. Esto sucede el 30 de Marzo de 1990.

Jean Debal dedica un documentado capítulo a exponer la hipótesis aeronáutica (prototipos secretos, aviones furtivos, etc.) como explicación de los avistamientos. Auguste Meessen hace un estudio de la detección por radar y del efecto Herschel, en algunas de las fotografías tomadas, junto con otras precisiones, hechas por Patrick Ferryn, acerca de las fotos y videos grabados.

En conjunto, una muy interesante obra, en la que se describe también el papel desempeñado por la SOBEPS como coordinadora de las encuestas, investigaciones, ruedas de prensa, etc. y, sobre todo, de la colaboración con el Ejército del Aire belga, que es el primero en implicarse oficialmente en una investigación de este tipo.

TOMO 2: "Une énigme non résolue" (1994)

En este volumen se procede a un análisis más detallado de los avistamientos entre 1989 y mayo 91 (primera parte de la oleada), añadiendo los casos sucedidos entre el verano de 1991 y el fin de 1993, a través de las, aproximadamente, 20.000 páginas de información recogidas por la SOBEPS a lo largo de esos cuatro años de investigación.

El libro se abre con un capítulo de Lucien Clerebaut, Secretario General de la SOBEPS, donde analiza los casos producidos entre mediados de 1991 y finales de 1993, que parecen ser similares a los de la primera parte de la oleada .

Marc Valckenaers dedica otro capítulo a un muy interesante estudio de las particularidades más destacables,en cuanto a las características de los avistamientos, atendiendo a parámetros tales como:

- Los testigos
- Formas : triangulares (la mayoría) u otras formas (cuadrados, rombos, ovales, circulares o cigarro)
- Las características luminosas (en general, tres luces blancas y, en ocasiones, otra roja en el centro).
- La masa portadora
- Efectos físicos

Patrick Ferryn realiza un completo análisis de la controvertida fotografía de Petit-Rechain (abril 90), que se utilizó como portada del primer volumen de esta obra, incluyendo los análisis de: P. Magain y M. Rémy, M. Acheroy, J.J. Velasco, F. Louange, R. F. Haines y el IRPA.

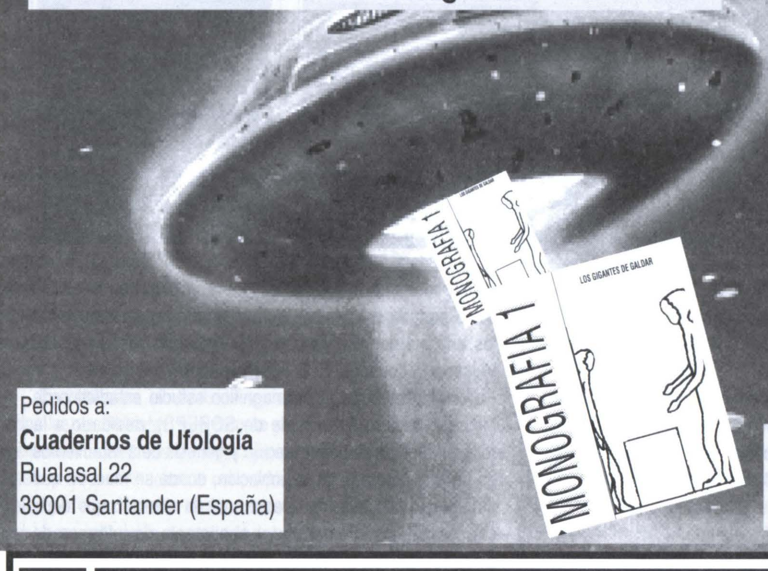
Hay que destacar un magnífico estudio estadístico de Michel Bougard (Presidente de SOBEPS), dedicado a la relación medios de comunicación y génesis de avistamientos de OVNIs, por parte de la población, donde se muestra que no siempre hay relación directa entre la atención que dedican los medios informativos y el aumento de informes de avistamientos (en ocasiones, incluso la relación es inversa).

Los autores concluyen este libro resaltando que, si bien el conjunto de fenómenos observados por numerosos testigos durante este tiempo permanece inexplicado, en cuanto a su origen y finalidad (algo común a todo el fenómeno OVNI en general), sí pueden afirmar que posee un carácter material y artificial (no se trata de un fenómeno natural). Sin embargo, la incapacidad para obtener elementos de comprensión global del fenómeno, únicamente a partir de los informes de los testigos, lleva a cuestionar la validez del testimonio humano y su utilización exclusiva cuando se trata de profundizar en el fenómeno, lo cual conlleva la necesidad de utilizar medios de análisis científicos y de complejidad y variedad creciente (vídeos, radares, ordenadores, instrumentos de medida de todo tipo), lo que implica inevitablemente la colaboración con la comunidad científica y el abandono de toda idea preconcebida sobre el origen de los fenómenos que se estudian (hipótesis ET inclusive).

En resumen, una muy interesante obra, totalmente recomendable para el estudioso y aficionado.



Dos interesantes trabajos de investigación
"DEL LIBRO AZUL AL PROYECTO UNICAT"
"LOS GIGANTES DE GALDAR"
ambos en la Monografía 1



Pedidos a:
Cuadernos de Ufología
Rualasal 22
39001 Santander (España)

¡ Aún a la venta !
al precio de:
1.200 pesetas

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Enviar a: "Cuadernos de Ufología", Rualasal 22 - 39001 - SANTANDER

Deseo suscribirme por un año a la revista:
El importe es: Península 3.500.- Pts; Canarias 3.700.- Pts; Europa, 5.200.- Pts y resto del mundo, 6.200.- Pts

Apellidos .... Nombre .... Edad .... Teléfono ....

Calle/Población .... Nº Piso .... Código Postal ....

☐ Talón a nombre de Julio Arcas Gilardi + 375 ptas. de gastos del Banco
☐ Domiciliación Bancaria
☐ Giro Postal nº:........
☐ Certificado 4.100 ptas.

Muy señores míos:
Les ruego que, con cargo a mi cuenta númº.:__________, atiendan, hasta nuevo aviso, los recibos que les sean presentados por "Cuadernos de Ufología"

Banco o Caja de Ahorros .... Agencia númº. .... Localidad ....

Fecha:__________; Firma:__________

¡¡¡POR PRIMERA VEZ EN NUESTRO PAIS!!!

Entre Ufólogos, Creyentes y Contactados
Una historia social de los OVNIS en España

¡¡LA MEJOR LITERATURA ESPECIALIZADA PARA CONOCER LA EVOLUCION DEL FENOMENO OVNI EN ESPAÑA!!

* *"Nadie hasta ahora ha sido lo suficientemente osado como para enjuiciar la actitud y las ideas de quienes, más o menos honestamente, han trabajado en la investigación OVNI"*
Javier Sierra "MAS ALLA"

* *"En un excitante viaje en el tiempo Cabria recoge la fundación, desarrollo y desaparición de los principales centros y agrupaciones ufológicas en España"*
Manuel Carballal "PROXIMO MILENIO"

* *"Dada su formación como antropólogo, Cabria ha intentado encaminar su investigación con el rigor que requiere esta temática"*
Enrique de Vicente "AÑO CERO"

¡¡¡HAZ TU PEDIDO YA!!!

Cuadernos de Ufologia
Rualasal, 22
39001 Santander (España)

3.000 ptas No Suscriptores
2.600 ptas. Suscriptores
(más gastos de envío)

13/6-95

